



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

REGIONEN UR ETT KOMMUNALT PERSPEKTIV

En diskursiv studie om regionförstoring och den regionala utvecklingens konstruktion
i norska samfunnsplaner, med empiri från kommunerna kring Gjøvikbanen

Stina Pantzar

Självständigt arbete · 30 hp

Landscape Architecture – Master's programme

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Alnarp · 2016





REGIONEN UR ETT KOMMUNALT PERSPEKTIV

En diskursiv studie om regionförstoring och den regionala utvecklingens konstruktion i norska samfunnsplaner, med empiri från kommunerna kring Gjøvikbanen

REGIONS FROM A MUNICIPAL PERSPECTIVE

A discursive study about the construction of regional development in Norwegian comprehensive plans, with empirical material from the municipalities close to Gjøvikbanen

Författare: Stina Pantzar

Handledare: Anders Larsson, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande handledare: Hege B. Selbekk, Jernbaneverket

Examinator: Ingrid Sarlöv-Herlin, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Erik Skärbäck, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Master Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0775

Program: Landscape Architecture – master's programme

Utgivningsort: Alnarp Utgivningsår: 2016

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: regional utveckling, regionförstoring, pendling, diskurs, makt, norsk planering

Alla figurer är illustrerade av författaren till detta examensarbete. En del är emellertid bearbetade utifrån redan befintliga figurer, detta anges i så fall i bildtexten. © Stina Pantzar

SAMMANFATTNING

Under hela mänsklighetens historia har framsteg och förändringar i lokaliseringsmönster, samhällsorganisering, ekonomi och teknik växelvis samverkat för att förändra våra rörelsemönster och idéer om "god" samhällsplanering. De senaste 15 åren har den regionala planeringen tagit en självklar plats i det nuvarande planeringsparadigmet såväl i Sverige som i Norge, tillsammans med de två teoretiskt eleganta begreppen regional utveckling (no. regional utvikling) och regionförstoring (no. regionforstørring). Svårigheten att definiera dessa abstrakta begrepp kan emellertid försvåra tillämpningen i den mer konkreta, kommunala planeringen.

Detta masterarbete inom landskapsarkitektur vid SLU, Alnarp, önskar skapa förståelse kring kommuners förhållningssätt till det regionala perspektivet och belysa den hittills åsidosatta frågan om makt i kommunala planeringsdokument. Därmed är avsikten att undersöka vad som ingår i det regionala perspektivet och synliggöra de föreställningar som framträder i diskurser, eftersom dessa föreställningar med tiden influerar det planpolitiska arbetet och samhällsutvecklingen på kommunal nivå.

Med utgångspunkt i en socialkonstruktionistisk ansats och kritisk inställning till "självklar" kunskap har studien tagit formen av en diskursanalys inspirerad av Laclau och Mouffes terminologi och diskursteori. Empirin utgörs av 18 norska samfunnsplaner (sv. översiktsplaner) från kommuner intill eller nära järnvägssträckningen Gjøvikbanen. Med syfte att ringa in det abstrakta, regionala perspektivet har två teoretiska teman identifierats i en teori- och kunskapsöversikt och kan sammanfattas av dimensionerna *kommunens förhållningssätt till regionen* och *mål & styrning*. Förenklat har de använts för att styra läsningen av empirin genom att bilda frågorna *hur* och *varför*.

Sammanfattningsvis visar resultatet på fyra diskurser som tillsammans utgör diskursordningen kring det regionala perspektivet i norska samfunnsplaner. Dessa utgörs av (1) diskursen om konkurrens med underrubrikerna (a) konkurrens som en fråga om endogena krafter (b) konkurrens som en fråga om exogena krafter (2) diskursen om pendling med underrubrikerna (a) pendling som en fråga för kommunen och (b) pendling som en fråga för individen (3) diskursen om samarbete och (4) diskursen om närhet för ökad livskvalitet.

ABSTRACT

Throughout human history, progress and changes in localisation patterns, community organizing, economy and technology has functioned together to change our movement patterns and ideas of “good” planning practice. During the last 15 years, regional planning has taken a prominent place in the current planning paradigm, along with the theoretically elegant concepts of *regional development* and *regional expansion*. However, the difficulty to define these abstract concepts can impede the hands-on application in municipal settings.

This master thesis in landscape architecture aims to examine the attitude and understanding of the regional perspective from a municipal point of view, and by doing so, highlight the possible issue of power in municipal planning documents. Thus, the intention is to make emerging ideas about the regional perspective visible, with the realization that they ultimately will influence the overall politics.

Based on a social constructionist approach along with a critical attitude to norms and “given” knowledge, this study has taken the form of a discourse analysis inspired by Laclau and Mouffes terminology and theory. This study is reality-based by analysing 18 Norwegian comprehensive plans, selected due to their geographical proximity to the railway “Gjøvikbanen” north of Oslo. In order to circle the abstract, regional perspective in the empirical data, the two theoretical dimensions *the municipal understanding of the region* and *power and strategies* were identified through a theory- and knowledge review.

The results show four main discourses that together constitute the order of discourse. They consist of (1) *the discourse of competition* with the underlying discourses (a) competition as a matter of endogenous force and (b) competition as a matter exogenous force, (2) *the discourse of commuting* with the underlying discourses (a) commuting as an issue for the municipality and (b) commuting as an issue for the individual and (3) *the discourse of cooperation* and (4) *the discourse of proximity for improved life quality*.

FÖRORD

Trots min egen övertygelse om att ämnet är viktigt har det stundtals kännits omöjligt att skriva ett arbete som inte bidrar med en lösning på ett väldefinierat problem. Att jag har haft teoretiskt stöd i tunga namn som Flyvbjerg (2002), Rittel & Webber (1973) och Friedmann (1998) har inte precis spelat någon roll för den gnagande oros känslan i magen klockan 04 på natten. "Kan jag ens, som född och uppvuxen svensk, ta mig an en diskursanalys av det regionala perspektivet i Norge efter en enda sommar i landet? Är mitt arbete ens intressant? Är mitt urval alldeles för stort?"

Så här i efterhand kan jag svara ja, på alla frågor. Jag är svensk, men det gör mig kanske ännu mer lämpad för jobbet. För som Næss, et al. (2013) och Winther Jørgensen & Phillips (2000) poängterar är det bättre att ge sig an analyser av diskurser som inte ligger för nära inpå. Och visst är arbetet intressant – inte minst visar det hur vi kan ta oss an diskurser och använda diskursanalysen i en hittills så resultat inriktad profession som fysisk planering. Och slutligen – ja. Visst är urvalet alldeles för stort! Men jag tog mig igenom det, och något ska man väl lära sig, eller hur?

Jag vill ta tillfället i akt och tacka de två personer som har följt mig så tappert på vägen och sett till att jag tagit mig igenom den här sista terminen som landskapsarkitekturstudent. Tack Anders, min handledare på SLU som trasslat upp mig i mina bekymmersamma funderingar, agerat bollplank och kommit med glada hejarop via mail. Det har utan tvekan hjälpt mig framåt.

Men framför allt, tack Peter. Kära du! Vilken trist och krävande människa du har fått stå ut med på den här långa, stapplande resan mot min examen. Ditt stöd och din omtänksamhet har varit helt ovärderlig.

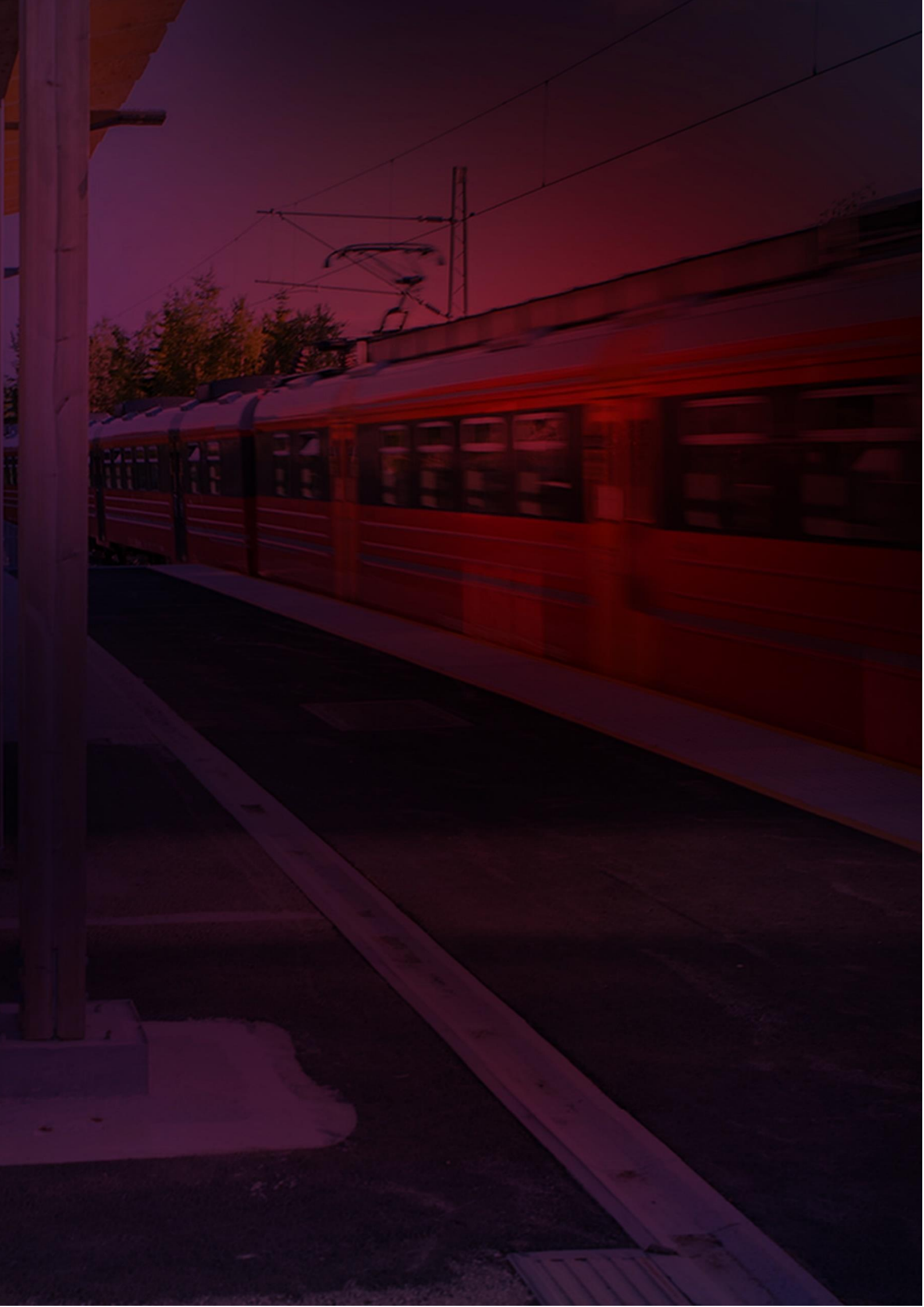


Oslo, maj 2016

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	2
1.1 Inledande problemdiskussion	3
1.2 Fallstudie: Kommunerna kring Gjøvikbanen.....	6
1.3 Problemformulering, syfte och frågeställning	8
1.4 Begreppsförklaring	9
1.5 Avgränsning och inriktning	11
1.6 Disposition	12
2. TEORETISKT PERSPEKTIV	14
2.1 Relationen mellan forskning och vetenskap.....	15
2.2 Socialkonstruktionism som vetenskapsfilosofisk ansats	16
2.3 Diskurs	17
2.4 Laclau och Mouffes diskursteori	19
3. METOD OCH EMPIRI.....	21
3.1 Diskursanalys som texttolkningsstrategi	22
3.2 Empiri.....	23
3.3 Tillvägagångssätt och analysredskap.....	24
3.4 Undersökningens kvalitet.....	25
4. TEORI- OCH KUNSKAPSÖVERSIKT	28
4.1 Den fysiska planeringens utgångspunkter.....	29
4.2 Vad utgör en region?	33
4.3 Teorier om regioner och regional utveckling	34
4.4 Summering.....	39

5. RESULTAT	41
5.1 Resultatredovisning	42
5.2 Summering	50
6. ANALYS	52
6.1 Diskursen om konkurrens	53
6.2 Diskursen om pendling	54
6.3 Diskursen om samarbete	56
6.4 Diskursen om närhet för ökad livskvalitet	56
6.5 Summering	57
7. DISKUSSION OCH REFLEKTION	59
7.1 Resultatdiskussion	60
7.2 Slutsats	62
7.3 Metodkritik och reflektioner kring studiens användbarhet	63
7.4 Förslag till vidare forskning	65
KÄLLFÖRTECKNING	67





1. INLEDNING

Detta inledningskapitel redogör dels kortfattat för studiens teoretiska bakgrund vad gäller det regionala perspektivet och problematiken kring ambivalens i maktfrågor, dels för situationen kring Gjøvikbanen vars omkringliggande kommuner fungerar som denna uppsatsens fallstudie. Efter en inledande bakgrund följer studiens formella teoretiska delar med problemformulering, syfte, frågeställning, begrepp, avgränsning och fortsatt läsanvisning.



1.1 Inledande problemdiskussion

Regionförstoring - en komplex, kommunal dualism

Under hela mänsklighetens historia har förändringar i lokaliseringsmönster och samhällsorganisering tillsammans med framsteg inom ekonomi och teknik växelvis samverkat och förändrat våra rörelsemönster (Rabe, 2013, s. 9). Parallellt har stadsbyggnadsideal avlöst varandra i strävan mot en välfungerande, trevlig och spännande stad där olika övertygelser lämnat oss med en flerfacetterad stadsbild. Utbredda villamattor till följd av trädgårdsstadens idé om sol, ljus och luft, lamellhus i förorten till följd av modernismens idéer om rationalitet och smala gränderna i innerstaden från 1800-talets kvartersstruktur är bara några exempel. Vårt samhälle förändras kontinuerligt, vilket även vår syn på den gör.

I våra nordiska länder skedde den kanske största förändringen för omkring 50 år sedan när den funktionalistiska stadsplaneringen delade städerna i renodlade bostads- och industriområden. Tidigare hade arbetet satt ramarna för bostadssituationen där lantbrukare bott på sina gårdar och komplementsamhällen vuxit fram i anslutning till fabriker och industrier (Amcoff, 2007, s. 1). Genom funktionsuppdelningen krävdes plötsligt transporter av både gods och människor. Cyklar, bussar och spårvagnar fick möjliggöra den nödvändiga arbetspendlingen som krävdes inom staden. Pendlingsbenägenheten och pendlingsavstånden ökade ytterligare i takt med bilens intåg i samhället på 50-talet (Ibid). Denna typ av stadsstruktur, där stadens delas in efter funktion, har mött stark kritik i såväl den svenska som i den norska stadsbyggandsdebatten. Den anses vara en bidragande faktor till monofunktionella miljöer utan mångfald, uppsplittring av vardagen och otrygga miljöer som bara besöks under en viss tid på dygnet (Boverket, 2005, s. 6). Trots detta har vår individuella geografiska räckvidd fortsatt öka genom mer pendling och avverkade kilometer per dag. Sedan tiotals år tillbaka är det inte längre ovanligt att bo i en kommun, jobba i en annan och spendera fritiden i en tredje. Johansson och Khakee (2008) lyfter fram globaliseringen som bidragande faktor, vilket visserligen möjliggjort vidgade vyer för den enskilda människan, men också en ny ekonomisk politisk geografi kommunerna måste förhålla sig till (Johansson & Khakee, 2008, s. 20).

För att klara av den konkurrens som skapas mellan kommuner har uppfattningen om att städer bör knytas samman till regioner växt (Sæther, 2014; Johansen, 2009; Amcoff, 2007). Syftet är att skapa en mer differentierad och dynamisk arbetsmarknad som möjliggör för ökad specialisering av näringslivet och på sikt ekonomisk tillväxt (Regeringskansliet, 2015, s. 24). 2007 identifierade den svenska Ansvarskommittén den fysiska planeringen, med sin "särskilt tydliga rumsliga dimension", som en av fyra huvudsakliga verktyg för att säkerställa denna tillväxt (Ansvarskommittén, 2007, s. 108). Det har lagt grunderna för en allmängiltigt erkännande av *regionförstoring* och *regional planering* i samhällsdebatten (Amcoff, 2007, s. 4). Samtidigt, i

skuggan av vad som anses retoriskt rätt och riktigt, växer sig utmaningarna i kommunerna allt starkare i form av bostadsbrist, begränsad exploaterings-bar mark, ökade transportbehov och problem med utsläpp från trafik och buller, sociala och ekonomiska skillnader och arbetslöshet. Dessa förändringsmönster sätter press på kommuner och deras förmåga att upprätthålla välfärd och service till invånarna (Boverket, 2014, s. 56). Samtidigt tvingar globaliseringen städer till en ekonomisk ordning på bekostnad av den geografiska närheten och planerarens viktigaste begrepp, "plats" (Johansson & Khakee, 2008, s. 8). Det skapar en komplexitet och helt nya förutsättningar vilket påverkar vårt sätt att se och tala om regioner på kommunal nivå. Hittills har den diskussionen försumrats i planeringsforskning.

Ambivalens kring makt

Historiskt har förståelsen om planering haft en normativ inriktning med tydligt resultatfokus där planeringsprofessionen stoltserat med sin starka anknytning till praxis (Friedmann, 1998, ss. 247, 249). Utvecklings- och forskningsinsatser har därför finansierats och organiserats utifrån frågeställningar kring *resultat*, med syfte att identifiera viktiga kopplingar mellan plan och effekt (Rittel & Webber, 1973). Vad gäller regionförstoring har forskning främst handlat om knutpunktsutveckling, pendlings-benägenhet, regional planering och regional utveckling. Detta grundar sig i en planeringstradition som bedrivits på ingenjörsvetenskapliga grunder där komplexa problem besvarats med entydiga lösningar om rätt eller fel (Ibid).

Enligt John Friedmann (1998) blir det skarpa normativa perspektivet med fokus på vad vi *vill* ska hända problematiskt eftersom det leder till en ambivalens kring just maktfrågor. Människor i allmänhet, politiker, forskare och tjänstemän ställer alla olika krav på samhällets utveckling och politik på grund av varierande åsikter och idéer om den "goda" staden. Om vi ser planering som ett sätt att "i förväg skaffa sig kontroll över framtiden" blir det mer intressant att se vad faktiskt händer i planeringen (Johansson & Khakee, 2008, s. 16). Ur ett diskursivt perspektiv handlar planering på så vis bara om en mer eller mindre god användning av tankar och ord, vars grund bygger på kontroll, makt och maktfördelning (Ibid, s. 13).

Johansson och Khakee (2008) skriver om makt i planeringen som etik utifrån fem nivåer. Toppen på triangeln, se figur 1.1, handlar om vardagsmakt vilket ligger närmast den enskilda planerare och motsvarar ett konkret handlingsmönster (Ibid, ss 15-16). Av egen erfarenhet studeras denna typ av makt kontinuerligt under utbildningen till planerings- eller landskapsarkitekt och handlar främst *beslutsfattande makt* eller *barriärbyggande makt*, något som Johansson & Khakee beskriver som *makt på ytan*. I dessa sammanhang brukar man bland annat diskutera för- och nackdelar med demokrati och deltagande i planering eller graden av representativitet på samråd - problematik som har uttryckts såväl i handböcker som akademiska artiklar under många år.



Figur 1.1: Makt inom planering spänner från vardagsmakt på individnivå till etik, makt och legitimitet på systemnivå. Figur inspirerad av Johansson & Khakee, 2008.



Botten av triangeln består istället av etik, makt och legitimitet, vilket handlar om planering som en verksamhet på systemnivå. Det speglar en mer abstrakt grad av inflytande av stadsplaneringen och handlar inte så mycket om konkret, vardaglig handling. Hur världen delas in, vilka distinktioner och kategorier som vi använder handlar om makt som i sin tur styr och begränsar oss. För att studera denna typ av makt krävs analyser på djupet där forskaren undersöker en *tankekontrollerande makt* med idéer som eventuellt hindrar inblandade aktörer att se alternativa lösningar, eller *identitetsskapande makt* där "konstruktion och reproduktion av politiska identiteter i politiken verkar till för- eller nackdelar för inblandade aktörer" (ibid). Här sker maktutövning snarare genom språket och sociala processer där kategoriserar skapar mening av specifika begrepp. Synen på omvärlden och sättet att tala, förstå, agera och kommunicera kring planering både påverkas av och påverkar vårt beteende och vår förståelse för samhället (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 20). Det kan finnas stora vinster i att blottlägga de olika perspektiven i sådana sammanhang eftersom "självklarheter" i diskurser kan leda till att viktiga frågor aldrig ställs eller medvetet förbises (ibid).

Att konkretisera det abstrakta

Genom att i denna uppsats frångå det klassiska, resultatnriktade angreppssättet som hittills dominerat planeringsprofessionen till förmån för analys av tankekontrollerande och identitetsskapande makt på systemnivå är min ambition att öka kunskapen kring vårt nuvarande sätt att planera för rörlighet på arbetsmarknaden. Principer, strategier och visionär är viktiga i planering, men för att de ska vara effektiva måste de backas upp av *handling*. Johansson & Khakee (2008) menar därför att det första steget måste handla om att identifiera etiska dilemman i planeringen - först när problematiken identifierats kan man diskutera hur planeraren kan agera. *Varför* måste därför följas av *hur*, och inte tvärtom.

Under sommaren 2015 arbetade jag som avdelningsingenjör på Jernbaneverket i Oslo, den myndighet som ansvarar för att driva, underhålla och bygga ut statsägda järnvägar i Norge. I samband med deras uppdrag att utreda järnvägslinjen Gjøvikbanen blev min uppgift att skriva en delrapport för att resonera kring regionförstoring och regional utveckling. "Inga problem", var min inledande tanke. Jag ansåg mig ha en bra grundkunskap om regional planering, regionförstoring och regional utveckling efter min kandidatexamen i fysisk planering. När jag djupdök i politiska dokument och strategiska rapporter insåg jag dock snart att jag var lika bländad av begreppen som politikerna verkade vara. Jag insåg helt enkelt att regional utveckling utvecklats till ett honnörsord i svensk och norsk samhällspolitik vars främsta syfte verkade vara att legitimera infrastrukturprojekt. Det framstod som så självklart att ingen ens ifrågasatte det.

Även om min delrapport blev misslyckad i det avseendet att jag inte kunde peka ut vad *regional utveckling* egentligen var, väcktes två viktiga frågor. Dels den om *varför* vi använder begrepp som vi inte förstår oss på i

planeringssammanhang, men kanske framför allt, vad gör det med den *fysiska planeringen*? Jag insåg också att den retoriska övertygelsen skulle kunna missbrukas i en form av tankekontrollerade och identitetsskapande maktutövning som både kan styra och begränsa mer hållbara alternativ, något som gjorde att jag ville ta mig an ämnet i form av ett masterarbete. Med utgångspunkt i min delrapport var jag inte längre intresserad av vad regional utveckling *var*, för med handen på hjärtat – vad spelar det egentligen för roll? Jag ansåg det istället mer intressant att undersöka hur kommuner förhåller sig till ett så diffust begrepp för det ligger ju till grund för viktiga politiska och praktiska antaganden om samhället som sedan ska konkretiseras i planeringen. Dessa tankar och funderingar lade grunden till föreliggande diskursanalys av det regionala perspektivet i norska kommunala samfunnsplaner.

1.2 Fallstudie: Kommunerna kring Gjøvikbanen

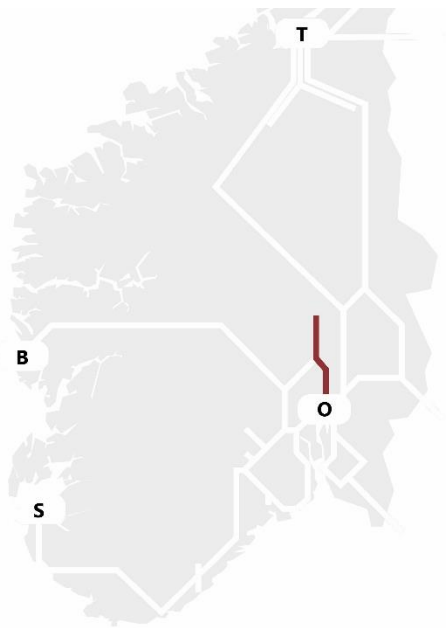
Som problemdiskussionen indikerar önskar denna studie skapa förståelse kring kommuners förhållningssätt kring regional planering och regional utveckling. Arbetet har tagit formen av en diskursanalys inspirerad av Laclau & Mouffes diskursteori. Tendensen att använda begreppet *regional utveckling* för att legitimera infrastrukturprojekt finns visserligen både i Norge och i Sverige, men i samarbete med Jernbaneverket har jag valt att analysera fenomenet norr om Oslo. Som född och uppvuxen svensk innebär det också att jag har behövt sätta mig i de norska förutsättningarna med politik, plansystem, det norska perspektivet och givetvis det norska språket.

För att knyta an analysen till ett verkligt case har perspektivet därför studerats och analyserats i 18 norska kommuners samfunnsplaner¹ som valts ut genom sin geografiska lokalisering intill eller nära järnvägssträckningen Gjøvikbanen. Enligt Martyn Denscombes *Forskningshandboken* är det fokuseringen av en enda undersökningsenhet med målet att belysa något generellt som utmärker en *fallstudie* (Denscombe, 2009, ss. 59-60). Med detta avsnitt vill jag presentera fallstudien Gjøvikbanen, med avstamp i Norges järnvägshistoria.

Möjlighet för en framtid på räls

Under andra halvan av 1700-talet kom Storbritannien att gå i täten av det som idag benämns som den industriella revolutionen. Ett ökat krav på snabba transporter till följd av den snabba utvecklingen och mekaniseringen uppmuntrade utvecklingen av ånglokomotiv på järnvägsräls.

¹ Den norska kommuneplanen (motsv. svenska översiktsplanen) är indelad i två delar, där enbart *samfunnsdelen* kommer att analyseras. Detta förklaras mer ingående under 4.1 Den fysiska planeringens utgångspunkter.



Figur 1.2: Järnvägsnätet i södra och mellersta Norge med Gjøvikbanen markerad i rött. T: Trondheim, B: Bergen, O: Oslo och S: Stavanger.

Jämförelsevis med många andra europeiska länder, däribland Sverige, skedde utbyggnaden av järnvägen i Norge mycket sporadiskt. Främst var det de svåra byggnads- och höjdförhållanden som begränsade etableringen. Av försvarsskäl, och för att undvika konkurrens med sjöfarten, valde man dessutom att bygga efter principen *anti-kust*, där banorna förlades en bit in i landet (Banverket, 2009, s. 8). Än idag består järnvägsnätet av långa sträckor som strålar ut från Oslo mot Bergen, Stavanger, Trondheim och Göteborg vilket innebär att många av de viktiga, mest folktäta städerna längs kusterna fortfarande är utanför spårets upptagningsområde, se figur 1.2.

Sett från en annan synvinkel möjliggör den hittills sparsamma utvecklingen stora utbyggnadsmöjligheter med ökat tågresande framöver. Under tioårsperioden 2014-2023 planeras för en betydlig satsning på järnväg där regeringen i Norges nationella transportplan, NTP, har föreslagit en budget på 173 miljarder norska kronor (Samferdseldepartementet, 2014). I princip innebär tilltagen att knyta samman redan befintliga banor genom ny järnväg, men också att rusta upp de sträckor som redan finns. Till följd av detta utreder Jernbaneverket i Oslo, på uppdrag av Stortingets transport- och kommunikationskommitté, sju koncept inför arbetet med en konseptvalgsutredning² för transportsystemet Jaren – Gjøvik – Moelv vad gäller Riksveg 4 och Gjøvikbanen.

Gjøvikbanen och de förväntade effekterna

Gjøvikbanen är en 123,5 kilometer lång järnväg som binder samman Norges huvudstad Oslo med Gjøvik i Oppland fylke. Banan är till största del enkelspårig vilket tillsammans med banans många och skarpa kurvor, korta plattformar och den blandade trafikens olika hastigheter, stoppmönster och frekvens begränsar banans kapacitet och potential starkt (Jernbaneverket, 2015). Efter en filmatisering av banan i realtid utnämnde NRK Gjøvikbanen till "Norges tregeeste tog" 2014 - med hela 223 kurvor ligger genomsnittshastigheten på blygsamma 63 km/h (NRK, 2014). Restiden med tåg mellan Oslo och Gjøvik tar därför strax över två timmar, en resa som med bil tar en timme och 45 minuter (Ibid).

På andra sidan Mjøsa från Gjøvik ligger Hamar (se figur 1.3). Avståndet till Oslo är ungefär den samma, men härifrån finns både dubbelspårig järnväg och fyrfilig motorväg in till huvudstaden vilket ger en restid på knappt 1,5 timme. I en möjlighetsstudie för Gjøvikbanen framtagen av Rejlers AS, hoppas man därför kunna förbättra kommunikationerna och genom en konseptvalgsutredning finna det alternativ som både främjar den lokala utvecklingen av kommunerna längs banan och den regionala utvecklingen i Osloområdet:

² Konseptvalgsutredning, KVVU, är kortfattat en utvärderingsprocess i planeringsskedet som appliceras på projekt som beräknas överstiga 750 miljoner norska kronor. Utredningen baseras på en inledande behovsbedömning där målen fastställs, för att därefter utveckla olika konseptvarianter som kan möta målen på olika sätt.

”Oppgradering av Gjøvikbanen med større kapasitet, høyere frekvens og raskere kjøretid kan bidra til at regionene langs Gjøvikbanen blir mere attraktiv boligområder (...) Togtilbudet og lokalisering av stasjoner vil bidra til å utløse ønsket utviklingspotensial og bygge opp om en regional utvikling.” (Rejlers AS, 2015, s. 38).

Grundidén för ett förbättrat transportutbud på Gjøvikbanen är alltså att regioner för bostad, arbete och service ska kunna expandera. Möjlighetsstudien identifierar just behovet av regional utveckling, vilket enligt samma studie skulle kunna ske genom stadsutveckling längs banan (Rejlers AS, 2015, s. 32). Uppfattningen är att investeringar i tågtrafiken skulle kunna öka såväl pendlingsbenägenheten och invånarantalet längs banan vilket på sikt kan effektivisera arbetsmarknaden (ibid, s. 94).

I tre av Jernbaneverkets framtagna koncept för konceptvalsutredningen utreds också möjligheten till en järnvägsbro över Norges största insjö Mjøsa. När Gjøvik och Hamar, två av de tre största städerna kring sjön, anlades på Stortingets begäran mellan 1827 och 1861 var syftet att decentralisera populationen i landet och befolka även Norges inland. Efterhand utvecklades en stark flerkärnig region, sammanlänkad genom båttrafik över Mjøsa. På 1900-talet, när Gjøvikbanen etablerades på västsidan, och Dovrebanen på östsidan, ansågs ångbåtstrafiken gammalmodig, och Mjøsa som tidigare knutit samman regionen skiljde dem åt (Bergsodden, 2014). I ett försök att åter sammankoppla området och skapa bättre lokal tillgänglighet mellan Gjøvik och Hamar öppnades en bro för biltrafik 1986. Den lokala tillgängligheten är visserligen även ett av motiven för en ny järnvägsbro, men ur ett större perspektiv skulle det också innebära en ny rollfördelning mellan järnvägssträckningarna i hela Norge. Genom att koppla samman Gjøvikbanen och Dovrebanen kan exempelvis godståg från Bergen och Stavanger med riktning Trondheim, som idag tvingas passera redan överbelastade Oslo, kunna ledas genom Gjøvik och norrut. Samtidigt får Gjøvikbor och kommuner på den västra sidan av sjön en betydligt kortare väg till Oslos flygplats Gardemoen (Ibid).



Figur 1.3: Gjøvik (G), Hamar (H) och Oslos (O) lokalisering i förhållande till sjön Mjøsa och Gjøvikbanen, även här markerad i rött.

1.3 Problemformulering, syfte och frågeställning

På statlig nivå finns idag en allmängiltig uppfattning om att städer bör knytas samman till regioner med föreställningen att regionförstoring leder till regional utveckling (Sæther, 2014; Johansen, 2009; Amcoff, 2007). Begreppen är teoretiskt och retoriskt eleganta men tenderar också att bli abstrakta. Verklighetsinsikt om vad som sätter grunden för de kunskaper som får räknas som viktiga eller pålitliga på kommunal nivå är bristfällig och tidigare forskning om hur det regionala perspektivet betraktas och förstås i kommunen är närmast obefintligt.

Eftersom eventuella meningsmotsättningar kan skapa innehållsmässiga förskjutningar i både planeringspraxis och



samhällspolitik ämnar denna studie undersöka de föreställningar som framträder om det regionala perspektivet i norska samfunnsplaner genom en diskursanalys inspirerad av Laclau och Mouffes terminologi. Syftet är att blottlägga eventuella, normativa idéer som cirkulerar i norska samfunnsplaner - hur de ser ut men också hur de upprätthålls (Flyvbjerg, 2007, s. 39). Det övergripande målet är dels att förbättra den regionala planeringen på statlig nivå genom att generera förståelse för det kommunala meningsskapandet, dels belysa en hittills åsidosatt fråga om tankekontrollerande och identitetsskapande makt i kommunala plandokument. Ur uppsatsens mål och syfte har följande frågeställningar vuxit fram:

- Hur konstrueras diskursen om det regionala perspektivet i norska samfunnsplaner?
- Hur backas abstrakta principer och visioner upp av konkreta handlingsstrategier?
- Finns det en hegemonisk förståelse för regional utveckling och regionförstoring i planerna? Är vissa diskurser överordnade andra?
- Hur kan maktfrågan knytas an till den rådande identifierade diskursordningen? Finns det tecken på tankekontrollerande och identitetsskapande makt i planerna?

1.4 Begreppsförklaring

Denna studie är diskursiv, vilket innebär att diskursanalysen sätter både de teoretiska och metodiska ramarna (Winther Jørgensen & Phillips, 2000)³. Inom diskursteorin finns en uppsättning svårbegripliga begrepp tagna från filosofin – vissa av dessa begrepp förklaras kontinuerligt genom fotnoter allteftersom de dyker upp i texten, andra centrala analysbegrepp förklaras mer ingående i metod och empirikapitlet under rubriken 3.1 Diskursanalys som texttolkningsstrategi.

Här, under rubriken begreppsförklaring läggs istället fokus på några centrala begrepp som kan ha tudelad betydelse. Syftet med begreppsförklaringen är därmed ett förtydligande av ståndpunkt för att hjälpa läsaren i tolkningen av texten.

³ Detta förklaras mer ingående i kapitel 2, Teoretiskt perspektiv.

Diskursteori - diskursanalys

Diskursteori kan vid en första anblick tänkas vara teorin bakom diskursanalysen men eftersom jag i denna studie huvudsakligen följer Winther Jørgensen & Phillips terminologi är begreppet *diskursteori* istället en benämning på Laclau & Mouffes diskursanalytiska inriktning. Vidare är diskursanalys i sig både en metod och en teori (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 10). Det ord som används som samlingsnamn för hela fältet, både för metoden och för teorin, är därför just *diskursanalys*.

Tecken

Begreppet *tecken* beskriver normalt en uppsättning symboler eller bokstäver som i sin tur bildar tal eller ord. Denna uppsats innehåller omkring 191 000 tecken vilket motsvarar 27 000 ord. I denna diskursiva studie fungerar dock begreppet *tecken* som samlingsnamn för diskursteorins centrala analysbegrepp *moment*, *element*, *nodalpunkt* och *flytande signifikant*. Detta är i linje med Winther Jørgensen och Phillips konkretisering av Laclau och Mouffes diskursteori och är på så sätt synonymt med *begrepp*.

Stor/liten kommun

Vilken är Norges största kommun? Gemene man svarar säkert Oslo. Den som svarar Guovdageaidnu i Finnmark har på sätt och vis också rätt. Skillnaden ligger givetvis i om man anser att storlek mäts i antal invånare eller i antal kvadratkilometer. I uppsatsens använder jag mig ibland av begreppen "stora" och "små" kommuner vilket syftar på antal invånare i linje med den generella uppfattningen av storlek (Lynch, 1984). Utifrån en internationell kontext är emellertid varken norska eller svenska kommuner stora eller urbana (Sanandaji, 2013).

Regional utveckling - regional tillväxt

Avslutningsvis pågår en intressant förändring inom den svenska terminologin där begreppet *regional utveckling* byts ut till förmån för *regional tillväxt* (Boverket, 2014, ss. 10-11). I vardagligt tal används ofta tillväxt och utveckling synonymt, om inte annat lyfts tillväxt fram som en förutsättning för fortsatt utveckling. Den nationella politiska debatten utgår i stora drag från att tillväxt är det enda rimliga verktyget för att lösa de problem som tillväxten tidigare skapat. Tillväxt anses med andra ord vara den viktigaste grundbulten i samhällsutvecklingen – att motsätta sig klassiska uttryck som "utan tillväxt stannar utvecklingen" är lite som att "svära i kyrkan".

De senaste åren har en del forskare och ekonomer emellertid börjat rucka på teorierna och ifrågasätta dessa normer i vad som kommit att kallas för "tillväxtmyten": de menar att den ekonomiska tillväxten i vissa utvecklingsskeden tenderar att bli rent oekonomiska och destruktiva för



både människor och miljö⁴ och att tillväxt i själva verket kan hindra en hållbar utveckling. Diskussionen om tillväxtmyten är en fråga för sig, kanske främst inom ämnesområdet för ekonomi. I detta masterarbete läggs därför inget värde i vad som kan eller bör räknas in under begreppen tillväxt eller utveckling. Anledningen till att jag i denna studie använder begrepp som *regional* utveckling och *regionala* tillväxtteorier grundar sig huvudsakligen på den norska traditionen i både forskningssammanhang och i statlig praxis (Telemarksforskning, 2015).

1.5 Avgränsning och inriktning

Avgränsning genom ämnesval

Uppsatsens huvudsakliga syfte är att undersöka hur föreställningen om regionen ser ut utifrån ett kommunalt perspektiv. Genom uppsatsen vill jag lyfta frågan om hur begrepp framställs med avsikten att få igång tankeverksamheten kring den regionala diskursen bland såväl tjänstemän som politiker inom ämnesområdet för fysisk planering. Uppsatsen är det avslutande arbetet av fem års studier inom fysisk planering och landskapsarkitektur i Sverige men eftersom jag kommer fortsätta mitt yrkesliv i Norge har jag valt att analysera norska samfunnsplaner. Avsikten är emellertid att väcka frågor som kan tänkas intressanta utifrån både ett norskt och svenskt perspektiv. När det gäller stadsutveckling står de relativt glesbefolkade länderna i nordn, trots politisk inriktning, nämligen inför ungefär samma utmaningar (Sanandaji, 2013).

Avgränsning genom empiri

Uppsatsen avgränsas till att undersöka hur det regionala perspektivets konstruktion framställs i 18 tryckta publikationer från 18 norska kommuner kring Gjøvikbanen, en befintlig järnväg mellan Oslo och Gjøvik. Som teori- och kunskapsöversikten senare redogör för, finns det flera kommunala norska dokument som hade kunnat användas i studien men min föreställning är att samfunnsplanerna bäst kan avspegla de övergripande, normerande idéer som finns inom kommunen vad gäller regionen och regional utveckling. Lämpligheten av empirin har bedömts och redogjorts för mer noggrant i avsnittet 3.4 Undersökningens kvalitet.

Avgränsning genom teori

Genom valet av diskursanalys som metod och teori ses världen genom "diskursiva glasögon". Det är därför inte intressant att fråga sig vad som är

⁴ Se exempelvis Tim Jacksons "Välfärd utan tillväxt" (2011) eller Birger Schlaugs "Att svära i kyrkan – tjugofyra röster om evig tillväxt på en ändlig planet" (2013)

sant, snarare vad som *kvalificerar* sig som sant (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 10). Återigen handlar denna uppsats om planeringens språk, inte dess normativa praktik. Även om teorikapitlet lyfter fram argument för och emot den regionala planeringen, regionförstoring, pendling, lokaliseringsmönster eller regional utveckling i syfte att skapa en kunskapsöversikt söker inte uppsatsen ta ställning till om regional utveckling och regional planering verkligen *är* problematiskt eller bekymmersamt, fördelaktigt eller spännande. Inte heller söker den lösa problematiken om *hur* vi kan nå regional utveckling⁵. Det är snarare intressesamt att komma underfund med hur kommuner behandlar frågor kring regionalt samspel och regional utveckling eftersom de mål som sätts på statlig nivå ska avspeglas i kommunala planer (Haugrønning, et al., 2011).

Avgränsning genom tid

Avgränsning genom tid är relevant utifrån två perspektiv. Dels har den förbestämda tidsperioden för examensarbeten på totalt 20 veckor satt ramen för uppsatsens utformning och omfång. Dels har empirin begränsats ur en tidsaspekt eftersom diskursens främsta syfte är att hantera förändringar över tid. Neuman förklarar det som att diskurser "*bär med sig minnet av sin egen tillkomst*" vilket innebär att det som står skrivet möjliggörs genom vad som förlidit (Neuman, 2003, s. 54). Kravet för det empiriska materialet har därför varit att det publicerats under 2000-talet, baserat på det ökade intresset för regionförstoring och regional utveckling i de nordiska länderna under denna tid (Amcoff, 2007, s. 1).

1.6 Disposition

Syftet med detta stycke är att underlätta för fortsatt läsning. Dispositionen följer till största del ett traditionellt och välbeprövat format av självständiga arbeten enligt *Att skriva en bra uppsats* av Lotte Rienecker och Peter Stray Jørgensen (2006) men har genom valet av diskursanalys som teori och metod vissa betydande skillnader som tjänar sin förklaring. Grundidén med den valda dispositionen är att läsaren kontinuerligt ska få den kunskap som behövs för att få ut mest möjliga av studiens innehåll och är därför inte knuten till hur själva arbetsprocessen har fortlöpt.

Det inledande kapitlet i denna uppsats (1) *Inledning*, syftar till att leda läsaren in i arbetet och innefattar bakgrund till val av ämne och fallstudie,

⁵ Det finns emellertid många intressanta studier som tar upp detta inom ämnesområdet för regional utveckling och järnväg, t.ex. Backa Fredrik Brandts avhandling *Botniabanan – Förväntningar i tid och rum på regional utveckling och resande* (2005) och Dino Alijagics examensarbete *Effekterna av regionförstoring efter infrastrukturprojekt på inkomstskillnader?* (2013).



Figur 1.4: Uppsatsens struktur och proportionella innehåll.

problemformulering, frågeställning, mål och syfte, begreppsförklaring samt avgränsning och inriktning. Det är egentligen kutym att låta studiens metodik ingå i den inledande delen av arbetet men eftersom denna studie är diskursiv, där metoden utgår från det teoretiska perspektivet, presenteras den först senare. Istället följs inledningskapitlet av kapitlet (2) *Teoretiskt perspektiv* som redogör för diskursanalys som teori i linje med Winther Jørgensen & Phillips perspektiv. Här förklaras bland annat relationen mellan forskning och vetenskap, innebörden av "en andra ordningens teori" och betydelsen av diskursbegreppet.

I kapitel (3) *Metod och empiri* introduceras läsaren till själva diskursanalysens metodik och studiens material. Här presenteras och diskuteras lämpligheten och användbarheten vad gäller studiens 18 samfunnsplaner tillsammans med tillvägagångssättet utifrån ett kritiskt perspektiv. Nästkommande kapitel, kapitel (4) *Teori- och kunskapsöversikt*, redogör dels det institutionella ramverk av lagar och regler kopplat till fysisk planering och regional utveckling i Norge, dels den teoretiska kunskap som senare krävs för att reflektera kring de identifierade diskurserna. Även om ett examensarbete i regel riktar sig till en grupp inom den egna professionen där viss förkunskap är förväntad (Rienecker & Stray Jørgensen, 2006) har denna uppsats utformas med hänsyn till en blandning av norska och svenska läsare. Därför presenteras vissa norska förutsättningar gällande stadspolitik, planeringssystem och planinstrument. Kapitlet tar upp såväl regionala utvecklingsteorier som den regionala planeringen i praxis och kopplingen till den lokala planeringen och avslutas genom en sammanfattning som mynnar ut i de två inläsningsfrågor som använts för att sortera och avgränsa det empiriska materialet. Efter teori- och kunskapskapitalet presenteras typexempel från samfunnsplanerna i kapitlet (5) *Resultat*. Därefter följer kapitel (6) *Analys*, där de identifierade tecknen knyts samman till ekvivalenskedjor med inspiration från Laclau och Mouffes terminologi. Uppsatsen rundas av med kapitel (7), *Diskussion & reflektion* där jag som författare knyter ihop säcken genom att besvara uppsatsens frågeställningar, begrunda arbetets betydelse och reflektera över hur resultatet kan utvecklas vidare i nya frågeställningar.



2. TEORETISKT PERSPEKTIV

Att närma sig empiri som om det vore "vardaglig läsning" är en av de vanligaste fallgroparna en diskursanalytiker kan falla i. Att förknippa vetenskapliga metoder med det alldagliga är visserligen aldrig att rekommendera och på samma sätt som forskare varnas för att förväxla intervjuer med lättsamma vardagliga samtal bör inte en diskursanalys förknippas med rofylld kvällslektyr (Ringström, 2014, s. 123).

I syfte att uppnå kunskap måste vi med andra ord följa grundläggande metoder och teorier som stöds av välgenomtänkta planer underbyggda av vetenskapsfilosofiska ansatser oavsett forskningens syfte eller frågeställningar (Rienecker & Stray Jørgensen, 2006). Eftersom det vetenskapliga förhållningssättet påverkar den metodik och det praktiska tillvägagångssättet som väljs ut för studien är det viktigt att redogöra för de perspektiv som ligger till grund, de övergripande teoretiska metoder som använts och hur man bör förhålla sig till de data som samlats in.

I det följande kapitlet redovisas uppsatsens teoretiska ramverk, eller diskursanalysen som teori. Innebörden av begreppen diskurs och diskursanalys tar inledningsvis upp och återföljs av uppsatsens valda vetenskapliga ansats, socialkonstruktionism. Avslutningsvis presenteras Laclau och Mouffes diskursteori. Kapitel (3) Metod och empiri avser istället att redogöra för diskursanalysen som metod.



2.1 Relationen mellan forskning och vetenskap

Denna studie tar sin utgångspunkt i ett diskursanalytiskt förhållningssätt eftersom uppfattningen är att det bäst kan besvara den ställda frågeställningen. Diskursanalysen kan dels betraktas som vetenskapsteori med övergripande uppfattningar om språket som socialt konstruerat, dels som ett sätt att analysera texter (Bergström & Boréus, 2000, s. 222). Med andra ord innebär valet av metod också ett val av perspektiv och vise versa. Winther Jørgensen och Phillips beskriver det som en *"teoretisk och metodisk helhet – en paketslösning"* (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 10):

"Paketet innehåller för det första filosofiska premisser angående språkets roll i den sociala konstruktionen av världen; för det andra teoretiska modeller; för det tredje metodologiska riktlinjer för hur man griper sig an ett forskningsområde; och för det fjärde specifika tekniker för språkanalys. I diskursanalysen är teori och metoder alltså sammanlänkade" (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, p. 10).

Forskningsstrategier ramar både in och begränsar den fortsatta undersökningen vilket gör att valet av forskningsstrategi tillhör ett av de viktigaste momenten i forskningens inledande fas. Genom att särskilja på första och andra ordningens perspektiv vill jag mena att diskursanalysen skiljer sig från vad som traditionellt brukas behandlas under rubriken *forskningsstrategi*.

Inom vetenskapen beskrivs förhållandet mellan teori och verklighet traditionellt utifrån begreppen induktiv och deduktiv ansats. I en induktiv studie utgår forskaren från verkligheten för att observera beteenden, generalisera och sedan skapa en egen teori, där texten i den bästa av världar tillåts *"tala fritt"*. Den induktiva ansatsen är vanlig i samhällsforskning som bygger på fallstudier och förknippas ofta med kvalitativ data som i sin tur förknippas med etnografi⁶ och grundad teori⁷. Här finns ett hermeneutiskt⁸ synsätt som söker uppfatta hur människan tolkar sin miljö genom exempelvis intervjuer och observationer (Denscombe, 2009, s. 367). Data är ofta rik och fyllig med en tydlig kontextuell förståelse. Det samhällsvetenskapliga forskningsområdet dit fysisk planering och landskapsarkitektur tillhör bedriver oftast kvalitativa analyser med avstånd från positivismen⁹.

Motsatsen till den induktiva ansatsen är den *deduktiva ansatsen* som istället utgår från en *hypotes* byggt från en teori som följs åt av datainsamling och resultat där hypotesen testas för att slutligen styrka eller stryka den ursprungliga teorin. Till skillnad från kvalitativ data,

⁶ En vetenskaplig metod för att beskriva och jämföra kultur- och samhällestyper genom fältstudier.

⁷ Empirisk forskning där iakttagelser av verkligheter ses som den enda källan till kunskap. Omfattar exempelvis tolkning och förståelse av diskurser inom socialfilosofi.

⁸ Vetenskapen om rätt tolkning av en text, eller läran om förståelse.

⁹ Strävan efter att grunda tänkande på fakta.

förknippas ansatsen med kvantitativ data som behandlar siffror och tar sin utgångspunkt i naturvetenskapen.

Både den induktiva och den deduktiva ansatsen kan kallas för "första ordningens teori", eftersom forskaren skapar eller testar teorier om verkligheten. Det är inte vad en diskursanalytiker gör, hen beskriver istället andras tankar om verkligheten och bidrar på så sätt med "teorier om teorier". Med det sagt utgår denna studie varken från en induktiv eller deduktiv ansats, utan från "andra ordningens teori". Forskningsfrågorna tar sin utgångspunkt i hur *andra* tänker, ser eller bemöter verkligheten, i detta fall kommuner om det regionala perspektivet i norska samfunnsplaner.

2.2 Socialkonstruktionism som vetenskapsfilosofisk ansats

Utgångspunkten bland de flesta diskursorienterade forskare är att världen bara går att förklara via språkliga kategoriseringar som i grunden är sociala. Språket har därför getts en central roll bland diskursanalytiker där diskursanalysen vilar på en strukturalistisk¹⁰ och post-strukturalistisk språkfilosofi med utgångspunkt i lingvistik. Diskursanalyser syftar med andra ord till att studera det sociala språket och vilka tankesätt som återspeglas i ett samhälle under en viss tid med utgångspunkt i en först och främst socialkonstruktionistisk ansats. Winther Jørgensen och Phillips hänvisar till Viveca Burrs fyra premisser som binder ihop fältet, nämligen att socialkonstruktionism är (1) en kritisk inställning till "självklar" kunskap, (2) historisk och specificitet, (3) förklarande vad gäller samband mellan kunskap och sociala processer, och (4) beskriver samband mellan kunskap och social handling (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, ss. 11-12). Denna uppsats tar sin utgångspunkt i den första premissen genom att kritiskt granska det regionala perspektivet i norska samfunnsplaner. På så vis har diskursanalysen poststrukturalistiska drag som inspireras av kritisk teori och marxism. Medan den kritiska teorin ifrågasätter den "absoluta sanningen" ställer marxism frågor kring maktstrukturer och skillnader mellan grupper, exploatering och dominansförhållanden (Allmendinger, 2009).

Sammanfattningsvis står alltså vår *förhållning* till språket i fokus i en diskursanalys och hur språkanvändningen är inte ett färdigt system utan kontinuerligt under handling. Grundidén är att vi genom språk konstruerar en verklighet (Börjesson & Palmblad, 2007, s. 10) som också innebär att nya kunskaper kan bidra till innehållsmässiga förskjutningar, både i hur vi konstituerar vår sociala verklighet men också hur verkligheten uppfattas av oss. Om det knyts till stadsplanering kan det tolkas som om diskursen om "den goda staden" ständigt omformuleras i takt med nya idéer och trender.

¹⁰ Strukturalism: ett samlingsnamn på ett betraktelsesätt som studerar strukturer och system framför subjekt, sanning och innehåll.



2.3 Diskurs

Ett omstritt begrepp

I denna studie har jag valt att använda Winther Jørgensen & Phillips allmänt accepterade definition av diskurs som "*ett bestämt sätt att tala om och förstå världen (eller ett utsnitt av världen)*" (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 7). Men, även om diskurs och diskursanalys har varit centrala begrepp i samhällsvetenskaplig forskning under lång tid är innebörden av dem fortfarande tvetydiga. När Börjesson och Palmblad inleder sin bok *Diskursanalys i praktiken* (2007) med "*Vad är en diskursanalys – och vad är det inte?*" är frågan med andra ord befogad. Eftersom uppfattningarna är skilda har jag valt att studera begrepp, teori och metod utifrån fyra erkända diskursböcker, Börjesson och Palmblads *Diskursanalys i praktiken* (2007), Winther Jørgensen och Phillips *Diskursanalys som teori och metod* (2000), Bergström och Boréus *Textens mening och makt* (2000) samt Neumans *Mening, materialitet, makt* (2003).

Till vardags kan begreppet diskurs närmast avse en diskussion eller ett samtal. Bergström och Boréus menar att diskursanalysens ambition att variera i fokus utefter skilda ämnesområden har gett den en mångvetenskaplig karaktär, med allt från lingvistiska analyser med fokus på meningsbyggnad och ordval till samhällsvetenskapliga analyser av mer abstrakt karaktär (Bergström & Boréus, 2000, s. 222). Även om diskursens diversitet kan ses som en fördel då den kan användas i en rad tvärvetenskapliga och multidisciplinära sammanhang problematiserar Winther Jørgensen och Phillips det faktum att begreppet används "urskillningslöst" utan närmare bestämning i vetenskapliga texter och debatter. Det har enligt dem lett till vitt skilda uppfattningar av begreppet som i sin tur inneburit att definitionen blivit allt för omfattande i vissa sammanhang, och allt för snäv i andra (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 7).

Diskursanalysen – en blottläggning av självklarheter och makt

Trots det uppenbara problemet att ringa in diskursbegreppets betydelse har diskursanalysens breda inriktning gett den en betydande roll inom samhällsvetenskapen. Diskursanalysen ifrågasätter det som anses riktigt och rimligt och är på så sätt en metod för kritik av universalismen. Börjesson & Palmblad resonerar kring att det frekventa användandet kan ligga just i det nyvunna intresset för "den perspektivbundna tillvaron" (Börjesson & Palmblad, 2007, s. 9).

Som jag tidigare diskuterat tar denna uppsats sin utgångspunkt i Viveca Burrs första premiss, där diskursanalysen kan beskrivas som en blottläggning av *självklarheter*. Diskursanalysen analyserar hur språkanvändningen formar synen på verkligheten och hur den medverkar till att upprätthålla en viss idé som anses just självklar för sin tid (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 28). Att diskursanalysen ställer sig kritisk till de diskurser som cirkulerar ska emellertid inte tolkas som om diskurser

per se är någonting negativt eller icke önskvärt. Diskursanalysen är tvärt om medveten om att vi bara kan tänka genom diskursiva raster. Utan dessa raster skulle vi ständigt behöva förklara vad vi menar såväl i text som i muntliga konversationer eftersom inget av det vi säger eller skriver kan tas för givet. Utan diskurser skulle ingen förståelse alls existera, vilket gör att varje enskild yttring skulle behöva förklaras på nytt. Diskurser möjliggör på så sätt samtal och kommunikation utan att vi nödvändigtvis behöver gå in på detaljer.

Om vi backar lite i tiden lanserade Saussure på 1970-talet idén om förhållandet mellan språk och verklighet som någonting godtyckligt. Om vi tänker efter har inte ordet "hund" någon naturlig förbindelse till det djur på fyra ben som skäller, sådana kopplingar har vi själva kommit överens om genom språket (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 16).

För att beskriva hur kategoriseringar ser ut och uppstår, upprätthålls och förändras väljer Winther Jørgensen & Phillips att exemplifiera en diskurs om översvämning. Översvämning, det fysiska tillståndet att vatten stiger i eller utanför ett samhälle, är en händelse som äger rum oberoende av människan och dennes tal eller tanke. Hur det talas och skrivs om översvämningen kan därför förklaras som språkliga kategoriseringar som i grunden är godtyckliga. Något som för många år sedan bara kunde förklaras som "Guds vilja" eller "karma" kan idag även förknippas med begrepp som "naturfenomen", "växthuseffekten" eller "felaktig politik" (se figur 2.1). Ett till synes enkelt begrepp kan därmed tillskrivas flera skilda betydelser utifrån valt perspektiv, vilket förenklat kan beskrivas som diskurser (ibid).

Om vi nu accepterat diskursernas existens, är det diskursanalytikerns jobb att synliggöra att de varken är "oskyldiga" eller "rena", utan tvärtom representerar makt. Eftersom det oftast inte råder en total enighet inom diskurser styr maktförhållanden vad som "kan" eller "inte kan" sägas eller skrivas i specifika sammanhang och har på så vis har en önskad eller oönskad normskapande effekt (Bergström & Boréus, 2000). På så vis styr diskurser vårt sätt att tala, tillåta, handla, exkludera, inkludera eller förbjuda vilket gör det intressant att försöka blottlägga de underliggande värden som vi tar för givna.

Diskursanalys i den fysiska planeringen

Om uppsatsen hittills lyft fram fördelar med diskursteorin, eller åtminstone användbarheten av diskurser, kan vi fortsättningsvis inte blunda för att diskursiva forskningsansatser också kommer med en rad nackdelar. Ur en fysisk planerares perspektiv handlar det kanske främst om att diskursiva analyser getts ett begränsat intresse traditionellt, eftersom teoretiseringen och förståelsen om planering historiskt varit normativ och handlat om hur någonting fungerar eller inte fungerar i praxis (jfr Friedmann, 1998, s. 249; Regionplane- och trafikkontoret, 2007, s. 11). Motsättningen bottnar i planerings-professionens bakgrund som vetenskaplig och ingenjörsinriktad där komplexa problem har utvecklats för att kunna besvaras med "enkla" lösningar. Detta redogörs närmare för i



Figur 2.1: Översvämning är en händelse som kan tillskrivas flera skilda betydelser utifrån valt perspektiv. Dessa perspektiv bildar och utgörs av olika diskurser.



teori- och kunskaps-kapitalet under rubriken *En förändrad syn på planering*.

Rittel & Webber menar emellertid att det finns en tydlig problematik i det resultatnriktade perspektivet i planering eftersom problemen är politiska och aldrig kan beskrivas slutgiltigt. De är därför snarare otydligt definierade strategier som leder till *beslut* än *lösningar* (Rittel & Webber, 1973, s. 160). I ett pluralistiskt samhälle blir det heller inte meningsfullt att tala om rätt eller fel i termer om "optimala lösningar" - till skillnad från typiska matematiska ingenjörspå problem där kriterier besvarar huruvida den föreslagna lösningen är objektivt korrekt eller inte, är lösningar inom planering alltid subjektiva. Med största sannolikhet skiljer dem kraftig mellan planeraren, politikern och allmänheten (ibid, s. 163). Hur språket används blir därför mer intressant att undersöka, vilket understryks av bland andra professor Bent Flyvbjerg (2002) och John Friedmann (1998) i termer om makt. Utifrån deras resonemang är det mer intressant att se på vad som verkligen sker i planeringspolitik på systemnivå än vad vi normativt *vill* ska ske med vårt fokus på resultat. Vad som framstår som viktigt styr och styrs av planpolitiken där eftertanke borde väga högst – till skillnad från ingenjörsvetenskapliga problem där lösningar kan testas på förhand, får alla lokaliseringsbeslut konsekvenser. Rittel & Webber exemplifierar hur "vi inte kan bygga motorvägar för att se hur de fungerar" och sedan korrigerar dem efter eventuellt otillfredsställande resultat (Rittel & Webber, 1973, s. 163). Istället lämnar varje åtgärd spår som inte kan åtgärdas.

2.4 Laclau och Mouffes diskursteori

Michel Foucault var den som på allvar satte igång det diskursiva tänket, både genom utveckling av begrepp, teori och empiriska undersökningar. De mest tongivande angreppssätten inom diskursanalys har därmed sina rötter i Foucaults tänkande även om förhållningen till teorin utkristalliserar sig på olika sätt. Enligt Winther Jørgensen & Phillips (2000) finns i huvudsak tre diskursanalytiska ansatser, (1) diskurspsykologin (2) Faircloughs kritiska diskursanalys samt (3) Laclau och Mouffes diskursteori.

Synen på makt som både produktiv och begränsande förs i synnerhet i den sistnämnda, diskursteorin. Den beskrivs som den "renaste" poststrukturalistiska teorin där makarna Ernesto Laclau och Chantal Mouffe inledde sin teoretiska orientering till konsekvens av den europeiska marxismens sammanbrott i Paris 1968. Teorin behandlar främst de stora linjerna för att abstrakt kartlägga diskurser som cirkulerar i samhället vid en bestämd tidpunkt eller kring ett bestämt socialt område i syfte att identifiera de dolda mönster som finns. Textens mening ges utifrån de texter och tecken som omger den, vilket beskrivs mer ingående i nästkommande kapitel.

Laclau & Mouffe skiljer, olikt Fairclough, inte mellan det diskursiva och icke-diskursiva utan anser istället att *allt* är diskurs - diskurserna "skapas,

bevaras och förändras i myriader av konkreta vardagspraktiker" där ett antal konkurrerande diskurser förväntas existera sida vid sida (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 27). Det är teorins betoning på det social-konstruktionistiska perspektivet som beskriver språket som instabilt och föränderligt (Neuman, 2003, ss. 60-61; Winther Jørgensen & Phillips, 2000, ss. 13, 20) och dess marxistiska drag som belyser *makt* och *maktförhållanden*. Det har gjort att Laclau och Mouffes teori bedöms särskilt passande med utgångspunkt i min frågeställning. Genom att inspireras av terminologin från Laclau och Mouffe, omarbetad och konkretiserad av Winther Jørgensen & Phillips, är jag i huvudsak intresserad av hur centrala begrepp kring den regionala diskursen kan ringas in och hur språket används för att beskriva "självklarheter".



3. METOD OCH EMPIRI

Föreliggande kapitel beskriver diskursanalysen som metod. Valet av metod baseras som tidigare nämnt på uppfattningen om att diskursanalysens teori och metod är sammanlänkade. Teorin bildar skelettet för den metodologiska diskursanalysen och anses lämplig utifrån uppsatsens problemformulering där de föreställningar som företräder i diskurser synliggörs.

Trots att kopplingen mellan teori och metod är mer eller mindre given, följer inte denna studie någon strikt, förbestämd metodisk mall. Diskursteorin är, som namnet avspeglar, främst en teori och tillhandahåller därför inte några praktiska verktyg för texttolkning. För att undvika att bemöta texten som "vardaglig läsning" där texttolkningsstrategin är "spontan" (Ringström, 2014) har jag tagit fasta på Winther Jørgensen och Phillips metodbearbetning av Laclau och Mouffes teoretiska resonemang. Utifrån denna konkretisering av de diskursiva begreppen, tillsammans med inspiration från ett 20-tal diskursiva studier¹¹ inom andra ämnesområden, har jag utformat uppsatsens underliggande struktur för att passa studiens syfte, frågeställning men också tidsram, på ett sätt som skiljer en vetenskaplig analys av text från en vardaglig läsning av densamme (ibid).

I detta kapitel presenteras inledningsvis de analysredskap jag valt att arbeta med genom text och illustrationer med syfte att förenkla en något svårförstådd texttolkningsstrategi. Avslutningsvis presenteras uppsatsens empiri och tillvägagångssätt med kritik och reflektioner kring autenticitet, trovärdighet och representativitet.

¹¹ Bland andra Malin Wreders avhandling *I omsorgens namn* (2005), Cecilia Norlanders *Jämställdhet i fysisk planering* (2015) och Natali Klosterlings *Den attraktiva staden* (2015).

3.1 Diskursanalys som texttolkningsstrategi

Först och främst har Laclau och Mouffes terminologi förändrats genom Winther Jørgensen & Phillips bearbetning av diskursteorin där begreppet *tecken* används som samlingsnamn för tidigare *element* och *moment* (Wreder, 2005, s. 31). Tecken får sin innebörd när de ställs i relation till omgivningen, det vill säga det textstycke som den tillhör. Förhållanden mellan tecken och hur de knyts an till varandra analyseras, vilket gör att tecken kan beskrivas som indikationsprocesser i konstrueringen av diskurser. Winther Jørgensen och Phillips använder sig av ett fisknät som metafor och beskriver det som om knutarna i fisknätet får sin mening i sin relation till varandra (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 37). Fisknätet är alltid i rörelse och knutarna sträcks ut, spänns eller förlorar kvalitet. Precis så fungerar en diskurs – tecknen besitter aldrig samma egenskaper eller värde.

Tecken kan, i sin tur, vara rena *tecken*, *nodalpunkter* eller *flytande signifikanter*. Tillsammans med begrepp som *diskursiva fältet*, *ekvivalenskedja*, *diskursordning*, *artikulation*, *hegemoni* och *antagonism* står vi i diskursanalytiska sammanhang inför en smärre begrepps-explotion!

Analysredskap – termer inom diskursteori

Vissa tecken i diskurstermenologin är "extra privilegierade". Det är kring dessa tecken, kallade *nodalpunkter*, som andra tecken ordnas och får sin betydelse (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 33). Genom att underkasta diskursen en nodalpunkt fixeras den som *hegemoni*. Utifrån detta kan nodalpunkten ses som navet i en diskurs.

Laclau och Mouffe använder sig också av Claude Lévi-Strauss term *flytande signifikanter* för att beskriva de tecken som kan tolkas öppna för förändring eftersom de vandrar över flera diskurser (ibid). Exempelvis kan tecknet *hållbar grisuppfödning* ha en särskild betydelse när den befinner sig i ett textstycke om djurrättslagar och en helt annan när det kopplas till ekonomi. För att illustrera detta har jag i följande stycke konstruerat två diskurser inom ämnet för grisuppfödning baserat på ett faktablad från Lantbrukarnas Riksförbund. I den första figuren, figur 3.1, har vi ännu inte tilldelat något tecken betydelse. De gråa polygonerna illustrerar därför bara oanalyserad text, eller ett *diskursivt fält*.

Vidare har jag i figur 3.2 kunnat identifiera en "röd" diskurs. Först och främst består den av en nodalpunkt, markerad med bokstaven N, som i sin tur knyter an till särskilda omgivande tecken genom *artikulation*. Inom ämnet för grisuppfödning kan tecknen tänkas vara *djurens rätt*, *värna*, *naturliga beteenden*, *hållbar grisuppfödning* och *gott kött*. När de olika tecknen som förekommer i en diskursanalys redogörs för, är det vanligtvis inte genom illustrationer utan i form av *ekvivalenskedjor*. Ekvivalenskedjor kan enklast beskrivas som ett "samband mellan tecknen" där diskursen om grisuppfödning kan se ut som:



Figur 3.1: Det diskursiva fältet.



Figur 3.2: En "röd" diskurs skapas när nodalpunkten knyter an till tecken genom artikulation.



djurens rätt - värna - naturliga beteenden - hållbar grisuppfödning
- gott kött



Figur 3.3: Den "svarta" diskursen har en annan nodalpunkt men innefattar också ett gemensamt tecken, en flytande signifikant.

Eftersom tecknet *djurens rätt* ger de andra orden sin betydelse med uppfattningen att man genom djurrättslagar värnar om djuren som då kan leva ut ett naturligt beteende vilket i sin tur ger godare kött, kan just *djurens rätt* beskrivas som nodalpunkt.

På nästa illustration, figur 3.3, ses en svart konkurrerande diskurs. Här artikuleras och grupperas tecken tillsammans med en annan nodalpunkt, konkurrens. Tecken kan nu istället vara profilering, ekonomi och hållbar grisuppfödning enligt ekvivalenskedjan nedan:

Konkurrens - profilering - ekonomi - hållbar grisuppfödning

Den uppmärksamme läsaren kan identifiera *hållbar grisuppfödning* i både den röda och svarta diskursen. Tecknet kan därmed förklaras som en flytande signifikant enligt Laclau och Mouffes teori eftersom den genom tvetydighet "byter färg" beroende på de tecken som knyts an till den (ibid, s. 35)

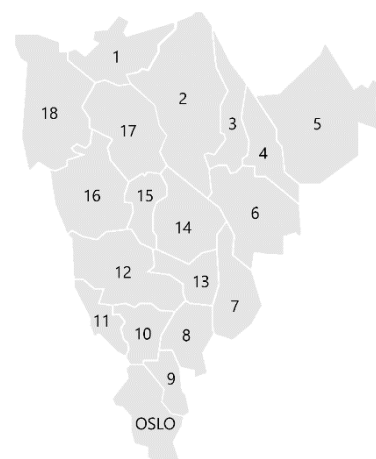
Sammanfattningsvis har jag tolkat dessa två diskurser som *diskursordningen* i diskursen om grisuppfödning enligt faktabladet. Eftersom de två diskurserna i viss mån strider mot varandra konkurrerar de om vilken benämning av "grisuppfödning" som är sann. Blir grisuppfödningen hållbar genom djurrättslagar som bygger på idén om gott kött och naturliga beteenden, eller genom det faktum att konkurrens bidrar till profilering och ambitionen att tjäna pengar? Den *diskursiva kampen* om betydelsebildning handlar om makt och är ett återkommande tema i Laclau och Mouffes diskursteori där begreppet *antagonism* används för att beskriva det som sker när olika identiteter blockerar varandra. Det är när de olika diskurserna ställer krav som inte är förenliga som antagonism uppstår, vilket också innebär att de inte *måste* blockera varandra helt. Djurrättslagar för hållbar grisuppfödning kan också cirkulera i diskursen om ekonomi och konkurrens, exempelvis när det blir för dyrt att köpa krävmärkt kött (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 55). Antagonism kan först *upplösas när det utvecklas hegemoniska interventioner*. Det är ett begrepp som beskriver hur vissa ord och diskurser ges privilegierade roller för att definiera verkligheten (ibid).

3.2 Empiri

I syfte att studera det regionala perspektivets konstruktion i kommunala dokument har jag valt att använda mig av norska samfunnsplaner. Min initiala föreställning är att samfunnsplanerna bäst kan avspegla de övergripande, normerande idéer som kan verka tankekontrollerade eller identitetsskapande på kommunal nivå vad gäller regionen och regional

utveckling. Det gör dem extra passande i diskursanalytiska sammanhang. Samfunnsplanerna har också sin like i Sverige, översiktsplanen, vilket på sätt och vis kan göra resultatet intressant även där.

Den empiri som används i uppsatsen består av 18 norska samfunnsplaner som antogs mellan 2005 och 2015. Empirin omfattar kommunerna (1) Lillehammer, (2) Ringsaker, (3) Hamar, (4) Løten, (5) Elverum, (6) Stange, (7) Eidsvoll, (8) Nannestad, (9) Nittedal, (10) Lunner, (11) Jevnaker, (12) Gran, (13) Hurdal, (14) Østre Toten, (15) Vestre Toten, (16) Søndre Land, (17) Gjøvik och (18) Nordre Land¹² enligt figur 3.4. Oslo är enbart med för att illustrera kommunernas geografiska läge och storlek i förhållande till huvudstaden.



Figur 3.4: Uppsatsens 18 studerade kommuner i relation till Oslo.

3.3 Tillvägagångssätt och analysredskap

Förenklat är Laclau och Mouffes begreppsapparat studiens huvudsakliga metodredskap. Det innebär att jag genom betraktning av empirin försökt påvisa de tecken som ges en speciell betydelse i relation till det regionala perspektivet. Eftersom jag vid arbetets inledande skede inte visste vad jag hade att vänta mig har metoden för identifiering av vad som *är* eller *tillhör* det regionala perspektivet förändrats under arbetets gång.

Inledningsvis användes sökordet *region** i samfunnsplanerna med syfte att identifiera de stycken som innehöll någon form eller böjning av ordet, exempelvis *regionforstørring* eller *regional utvikling*. Det visade sig snart missvisande eftersom det regionala perspektivet har en tendens att vävas in i olika sammanhang utan att just begreppet *region* används. För att inte begränsas till de stycken som innehöll begreppet *region* men samtidigt inte slukas av material helt, har jag ringat in det regionala perspektivet utifrån den teori om regioner och regional utveckling som jag redogör för i teori- och kunskapsöversikten. I teorin kunde två huvudsakliga dimensioner identifieras, *kommunens förhållningssätt till regionen* och *mål & styrning* enligt figur 3.5. Den första svarar på frågan på *varför* kommunen strävar mot regionen medan den andra *hur* kommunen går tillväga. De har varit behjälpliga för att avgränsa läsningen av empirin, men också i struktureringen av de identifierade tecknen till viss del, i syfte att besvara arbetets andra frågeställning.

Materialet lästes därför fortsättningsvis igenom i sin helhet utefter de två dimensionerna. Relevanta stycken klipptes ut ur samfunnsplanerna och sammanställdes efter kommun, ämne, rubrik och eventuella teman i ett Exceldokument enligt figur 3.6. De utklippta textstyckena lästes sedan igenom flera gånger i syfte att "lära känna" det empiriska materialet, finna mönster och samband (Denscombe, 2009, s. 369). I empirin identifierades sedan tecken som sattes samman till ekvivalenskedjor likt exemplen om

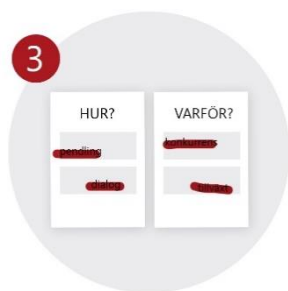


Figur 3.5: De två dimensionerna identifierades utifrån teori- och kunskapsöversikten.



Figur 3.6: Stycken som tolkades tillhöra någon... dimensionerna klipptes ut och sammanställdes i ett Exceldokument.

¹² Urvalet av berörda kommuner baseras på *Utbygging av Gjøvikbanen – virkninger på regional utvikling* av Husabø & Johansson (2015).



Figur 3.7: Utifrån styckena identifierades tecken och nodalpunkter. De byggdes sedan samman till ekvivalens-kedjor.



Figur 3.8: De identifierade tecknen sammanställdes i två matriser under avsnitt 6.5. summering.

grisuppfödning ovan. De tecken kring vilka diskurser centrerades identifierades som nodalpunkter enligt figur 3.7. Sammanfattningsvis utgjordes de fem analysredskapen tecken, ekvivalenskedja, nodalpunkt, flytande signifikanter och diskursordning riktlinjer vid analysen av de 18 samfunnsplanerna. Följande frågor ställdes till materialet:

- Vilka tecken kan identifieras i det diskursiva fältet?
- Hur kan dessa tecken bilda ekvivalenskedjor?
- Vilka särskilt prioriterade tecken verkar resterande tecken centreras kring?
- Finns det tecken som kan knytas till olika diskurser?
- Vilka diskurser bildas?

Efter att texterna analyserats kunde fyra diskurser identifieras. Tecknen sammanställdes även i en matris med syfte att tydliggöra om och hur de strategiska abstrakta tecknen följs åt av handling enligt figur 3.8. (jfr Johansson & Khakee, 2008).

3.4 Undersökningens kvalitet

I de flesta metodikböcker föreslås forskaren redogöra för autenticitet, reliabilitet, representativitet och objektivitet som mått på studiens trovärdighet¹³. I detta avsnitt reflekteras och motiveras därför valet av empiri och tillvägagångssätt.

Autenticitet

En diskursanalys skiljer sig föga förvånande från andra textanalyser när det gäller krav på empirins kvalitet. Traditionellt är det oacceptabelt att inom forskning godta dokument "som de är" utan att reflektera över autenticitet, trovärdighet, representativitet och innebörd (Denscombe, 2012, s. 301). Ur ett diskursanalytiskt perspektiv säger emellertid alla typer av texter, såväl de som traditionellt anses trovärdiga eller mindre trovärdiga, någonting om verkligheten och hur vi ser den (Börjesson & Palmblad, 2007, ss. 16-17). Även om samfunnsplaner som officiella dokument kan tänkas tillhöra en grupp av dokument med hög autenticitet, trovärdighet och representativitet, har de därför inte högre status än vad exempelvis tidningsartiklar skulle ha.

¹³ Se exempelvis "Seminarieboken" av Björklund & Paulsson (2012) eller "Att skriva en bra uppsats" av Rienecker & Stray Jörgensen (2014).

Representativitet och trovärdighet

Man kan naturligtvis ifrågasätta hur representativa de konstruerade diskurserna av norska samfunnsplaner är utifrån ett större sammanhang. I en bemärkelse begränsas den diskursiva undersökningen eftersom samfunnsplaner inte lär fånga hela den allmänna "uppfattningen" om ett regionalt perspektiv på kommunal nivå: text är "bara" text, och utgör bara en del av diskursen (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 74). Min studie gör därför inte anspråk på att vara den enda berättelsen om det regionala perspektivet på kommunal nivå, men kan som fallstudie ändå vara intressant. Generalisering på ett fåtal fall som inspiration till andra analyser eller som komplettering till andra metoder kan vara fruktsamt och Flyvbjerg menar att exemplets kraft är undervärderad. (Flyvbjerg, 2003, s. 192).

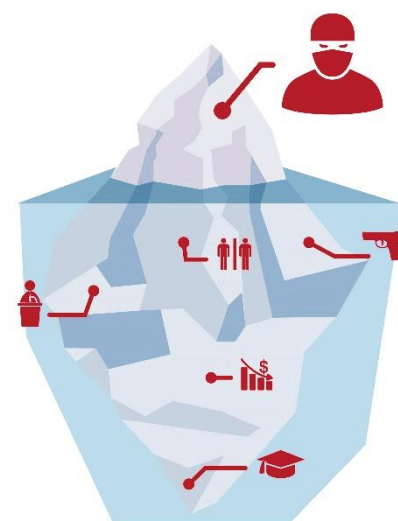
Vad gäller storleken på urval menar exempelvis Fairclough att diskursanalyser kräver en mycket hög detaljeringsgrad som i praktiken bara möjliggör analys av ett mycket fåtal texter (Winther Jørgensen & Phillips, 2000). Samtidigt menar Patton att viktiga gemensamma mönster bara kan uppstå vid analys av ett större antal texter (Patton, 1990, s. 172).

Med andra ord finns ingen naturlig gräns för hur mycket empiriskt material som är "tillräckligt" eller "för mycket". Storleken beror på vad som efterfrågas, vad syftet med studien är och vad som kan anses trovärdigt (Patton, 1990, s. 184). I retrospekt anser jag att 18 samfunnsplaner är i överkant av vad som kan anses rimligt, men att det samtidigt kan spegla diskurserna med relativt hög representativitet och trovärdighet. Styrkan ligger helt enkelt i identifikationen av delade aspekter (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, ss. 117, 140). Eftersom diskursanalys tar tid, då texter måste läsas om och om igen som en del av tillvägagångssättet har det övre taket främst handlat om tidsaspekten där hänsyn tagits till den tid som ett examensarbete på 30 högskolepoäng medger.

Objektivitet och forskarens roll

Utgångspunkten i Laclau och Mouffes diskursteori är att man aldrig kan nå verkligheten bakom diskursen och därför bör låta diskursen själv vara föremål för analys. Forskarens roll är därför inte att försöka avslöja vad människor verkligen menar med sina utsagor (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 28). Samtidigt menar Rittel & Webber att planeringsproblem först blir intressanta när vi kan identifiera dem som symptom av andra, större problem. Stökiga områden i staden är förvisso problem i sig, men om syftet är att "gå till botten av" problemet behöver vi härleda dem bakåt (Rittel & Webber, 1973, s. 165), till moraliskt förfall, ökad tolerans, rikedom, fattigdom eller färre poliser (illustrerat i figur 3.9). För att kunna resonera kring resultaten i detta arbete har jag därför inte strikt följt Laclau och Mouffe, utan istället lutat mig mot ett mer retoriskt perspektiv.

När det gäller forskarens roll är den vanligaste kritiken mot diskursanalyser att denne alltid är en del av samhället och därför en del av diskursen själv. Likt Næss et al. menar Winther Jørgensen & Phillips att det



Figur 3.9: Synliga problem, som kriminalitet, är bara symptom av större problem – de verkliga orsakerna finns under ytan.



är särskilt svårt att identifiera diskurser som ligger nära det egna intresset eftersom man i större grad är en del av den kultur som undersöks (Næss, et al., 2013, s. 473; Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 28). Med det som bakgrund talas det ofta om hur diskurser både skapar och skapas av diskursforskare - å ena sidan analyseras de diskurser som faktiskt finns, å andra sidan skapas själva diskurserna genom att forskaren själv bestämmer vad som ska inkluderas och exkluderas i analysen (Wreder, 2005, s. 25).

Som tidigare student på kandidatprogrammet inom Fysisk Planering vid Blekinge Tekniska Högskola och nuvarande student på masterprogrammet inom Landskapsarkitektur vid Sveriges Lantbruksuniversitet har jag erhållits kunskap och litteratur under de senaste 4,5 åren baserat på vår tids tankar om regional utveckling. Jag är medveten om att min egen kontext med individuella upplevelser, uppfattning av världen, människorna och sammanhanget, intresse, språk, utbildningsbakgrund och kunskaper påverkar min förståelse för empirin, vilket jag även önskar att läsaren av denna uppsats är. Att bedriva diskursanalys är en mänsklig praktik där Ringström (2014) menar att forskningsresultat alltid är en produkt av det arbete som forskaren har lagt ned. Att vara objektiv i detta fall handlar inte om att blunda för vad man bär med sig utan om att förhålla sig till egna svagheter genom att förhålla sig kritisk till sin förståelse (Bergström & Boréus, 2000, s. 26). Därför kan heller aldrig objektivitet likställas med mental tomhet (Ringström, 2014). Följande citat är taget från Winther Jørgensen & Phillips bok om diskursanalys:

"(...) beakta att forskaren aldrig bara är "en fluga på väggen" som kan se tingen som de egentligen är, och att forskarens kunskapsproduktion liksom all annan diskurs är produktiv – den skapar verkligheten samtidigt som den avbildar den." (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, p. 148)

Jag har tolkat det som om transparent forskning blir extra viktig och att en tydligt redovisad metodik ska kunna motivera gjorda val i analysen. I diskursanalysen presenteras därför utsnitt av samfunnsplanerna för läsaren så, som de presenterats för mig.



4. TEORI- OCH KUNSKAPSÖVERSIKT

I detta kapitel kommer uppsatsens underliggande teori, bakgrund och utgångspunkter att redogöras för. Kapitlet vilar på två ben där den första delen redogör för studiens utgångspunkter med det regionala perspektivets framväxt genom en förändrad syn på fysisk planering, vilket också ligger som grund i valet av diskursanalys som metod. I samma avsnitt presenteras den norska fysiska planeringens institutionella ramverk och stadsbyggnadspolitik i förhållande till den svenska.

Tonvikten i kapitlets andra del ligger på teorier om regional utveckling och kopplingen till fysisk planering i en form av kunskaps- och teoriöversikt. Översikten är baserad på en litteraturundersökning i dels Google Scholar, dels i SLU, BTH och Malmö Högskolas databaser vilka inkluderar en rad nationella och internationella databaser och tidskrifter som exempelvis DiVA och LIBRIS. I den andra delen har en avgränsning till de mest tongivande teorierna om tillväxt varit oundviklig och innefattar de endogena och exogena tillväxtparadigmen samt monocentrisk och polycentrisk stadsstruktur. Syftet med kapitlet är dels att kunna identifiera det regionala perspektivets teoretiska dimensioner för att underlätta och sortera empirin, dels ge läsaren en grundförståelse för det norska institutionella ramverket med utgångspunkten i en förändrad syn på fysisk planering och regioner.



4.1 Den fysiska planeringens utgångspunkter

Introduktion till det norska planeringssystemet

Planeringssystemet i Norge är uppbyggt på ett något annorlunda sätt än det svenska. Eftersom denna uppsats syftar till att undersöka norska samfunnsplaner är det på sin plats att med en kortare förklaring av kommunens roll i planeringssystemet introducera läsaren till de norska förutsättningarna.

Först och främst har Norge likt Sverige ett kommunalt planmonopol, i Norge kallat *beslutningsmonopol*. Eftersom monopolets betydelse kommer att diskuteras och problematiseras under nästa rubrik, *regional planering ur ett historiskt perspektiv*, räcker det att fastslå att det ger kommuner en stark ställning och kanske den viktigaste rollen vad det gäller fysisk planläggning. Oavsett plannivå kan ingen annan än kommunen, vare sig offentliga eller privata organisationer, anta juridiskt bindande planer för markanvändning (Haugrønning, et al., 2011, s. 25).

Själva ansvarsfördelningen för lokal och regional planering har förändrats flertalet gånger i Norge där grunden för demokratisk fysisk planering lades redan 1845 genom *Den alminnelige bygningslov*. Den tillämpades på alla landets städer och byar som inte redan hade fått särskilda lokala tillämpningar. Omfattande revisioner - i praktiken helt nya lagar - kom 1924, 1965, 1985 och senast 2008. Medan den fysiska planeringen i Sverige först och främst regleras i *plan- och bygglagen* har Norge därmed sin motsvarighet i *plan og bygningsloven*¹⁴. Den innehåller bland annat bestämmelser för statlig, regional, fylkeskommunal och kommunal planering. Enligt § 1-1 är syftet med lagen att:

"(...) fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser".
(PBL08 § 1-1)

PBL08 lyfter alltså tydligt fram samordningen mellan den statliga, regionala och kommunala myndigheter som det huvudsakliga syftet med lagen, bland annat på grund av de norska offentliga förvaltningarnas tydliga uppdelning i planeringsammanhang. Den norska staten åtar sig en överordnad styrning av militär, sjukhus, universitet, riksvägar, järnväg och flygplats, sådant som i Sverige benämns riksintressen men har också lokala avdelningar i varje fylke som ges kontroll- och uppföljningsansvar, kallat fylkesmannen. Fylkeskommunen, den norska motsvarigheten till länsstyrelse, har i sin tur det huvudsakliga ansvaret för lokalisering och drift av gymnasium, länsvägar och kollektivtrafik medan kommunen i sin tur ansvarar för förskola, grundskola, äldreomsorg och lokalvägar.

¹⁴ Betecknas fortsättningsvis i texten som PBL08 enligt norsk praxis, vilket syftar på den senaste revideringen av plan og bygningsloven från 2008.

Samordning mellan dessa instanser sker alltså, i linje med PBL08, genom olika planinstrument (Haugrønning, et al., 2011).

Både det norska och svenska planeringssystemet är uppbyggt som en planhierarki där regeringen ger grova, överordnade mål och visioner som specificeras stegvist nedåt i systemet genom mer detaljerade plantyper. Den svenska översiktsplanen respektive den norska kommuneplanen är därmed vägledande för detaljplaner/reguleringsplaner, som i sin tur styr byggnadsplaner och bygglov ner på tomtnivå (Ibid, s. 26). I teorin ska därför det som planeras på grannskapsnivå kunna förankras i en nationell plan.

Figur 4.1 visar hur den kommunala planstrategin enligt PBL08 §11-1 dels består av en överordnad karta, kommuneplanens *arealdel*, och en vägledande textdel, kommuneplanens *samfunnsdel*. Kommunens arealdel med tillhörande bestämmelser är juridisk bindande och visar vad kommunens mark får användas till oavsett om marken är offentlig eller privatägd. Kartan utformas av kommunen som genom överordnade ramar fastställer markanvändningen genom arealer för exempelvis bostad, näringsliv, industri, infrastruktur eller friluftsområden. Enligt PBL08 §11-5 ska kommunens arealdel täcka hela kommunens geografiska yta och visa sammanhanget av framtida markanvändning. Arealplanen ligger sedan till grund för kommunens utarbetning av reguleringsplaner, motsvarigheten till de svenska detaljplanerna (Ibid, s. 29). Reguleringsplan krävs, enligt PBL08 §12-1, för genomföring av större byggnads- eller anläggningsprojekt som beräknas få väsentliga effekter för miljö och samhälle och är en mer detaljerad beskrivning än själva arealplanen.

Kommuneplanens samfunnsdel kan i sin tur likställas med den svenska översiktsplanen där kommunen i text tar ställning till de långsiktiga utmaningar, mål och strategier som berör kommunen. Centrala problemställningar är exempelvis levnadsförhållanden för barn, unga och äldre, ekonomisk utveckling, befolkningstillväxt, bostäder och transporter (Haugrønning, et al., 2011, p. 31). Enligt PBL08 §11-2 är syftet med samfunnsplanen att den ska fungera som underlag inför beslut både när det gäller sektorernas planer och kommunens verksamhet. Samfunnsplanen ligger också till grund för kommunens mer konkreta handlingsprogram, en mer ekonomiskt inriktad rapport med kommunens budget (Ibid).

En förändrad syn på planering

Empirin i denna studie består av 18 samfunnsplaner vilket tillsammans med arealplanen anses vara de två viktigaste verktygen för politikerna att utöva en hållbar, helhetlig och strategisk ledning av den fysiska planeringen i Norge (NIVI Analyse, 2014, p. 13). Eftersom den regionala planeringens utveckling både har påverkat och påverkats genom en mer omfattande syn på den fysiska planeringen (Albrechts, 2004) är det på sin plats att redogöra för den fysiska planeringens innebörd och omfattning.

Enligt professor Morten Edvardsen på institutionen för landskapsarkitektur och fysisk planering vid Norges miljø- og biovitenskaplige universitet i Ås handlar fysisk planering om att "aktivt



Figur 4.1: Det norska kommunala plansystemet (utifrån Haugrønning, et al. 2011.)



påverka vad som sker med markanvändningen i framtiden" (Edvardsen, 2015). Vad som borde innefattas i begreppet fysisk planering och hur det bör gå till är emellertid någonting som diskuterats i årtionden. Det finns med andra ord skäl för planeringsteoretiker Philip Allmendinger beskrivning av relationen mellan teorier, samhälle, tid och rum som mycket komplext (Allmendinger, 2009, ss. 21-25).

De flesta böcker om planeringsteori brukar ta avstamp i 1900-talets sökande efter universella sanningar som gav form åt den rationella planeringsskolan med planeraren som expert (Ibid, s. 234). Den kanske viktigaste utgångspunkten var synen på "den absoluta sanningen" och den starka tron på det homogena allmänintresset (Ibid, s. 77). Denna typ av planering skulle kunna beskrivas som ett hantverk där professionella designers hade makten - de skrev och lärde ut planering som en form av konst där uppgiften handlade om att lösa en rad problem som visserligen uppfattades komplicerade, men likväl väldefinierade och begripliga (Rittel & Webber, 1973, s. 156). Planeraren var därför lösningsorienterad, objektiv och trogen vetenskapen (Allmendinger, 2009, s. 234) och planerna föreföll genomförbara så länge de verkade funktionella och vackra på papper (Hall, 1988, s. 382).

Så småningom förlät man idén om planering som en form av konst och influerades istället av biologiska system och föreställningen om att *systemtänket* kunde appliceras även i plansammanhang. Här ansågs allting hänga samman: en förändring på ett visst område skapade nya förutsättningar för omkringliggande områden, direkt eller indirekt (Allmendinger, 2009, ss. 51-52). Det utopiska synsättet byttes ut till förmån för ett mer ingenjörsk- och vetenskapsfokuserat synsätt som förespråkades av ekonomer och matematiker (Ibid, s. 374). Eftersom det var relativt lätt att nå en enighet i problem och lösningar under den tidiga industriella eran kunde uppgifterna tilldelas de tekniskt kunnande (Rittel & Webber, 1973, s. 158). I början av 1960-talet inleddes därmed sökandet efter explicita mål även i planering där idén om effektivitet och professionalitet dominerade tankebanorna (Ibid, s. 157).

Under 1960-talets andra hälft skedde en stor perspektivförändring. Allt fler teoretiker började kritisera det homogena allmänintresset till förmån för mer demokratiska värden i den postmoderna planeringsteorin. Planeraren började åta sig ansvaret över olika typer av sociala problem, som socialt utanförskap och segregation. Enligt Leonie Sandercock kunde det nya paradigmet bidra med social rättvisa, acceptans av mångfald och olikheter med en bred politik (Allmendinger, 2009, ss. 178, 182, 183). Den klassiska synen på planering som dominerats av professionalitet och effektivitet ansågs inte längre lämplig eller ens möjlig. I artikeln "Dilemmas in a General Theory of Planning" skrev Rittel & Webber (1973) hur planeringsprofessionen ditintills varit missledd:

"Vi vill mena att professionen missleddes någonstans, i tron om att planeraren är en vetenskapsman – att de ska lösa problem på det sätt som forskare kan lösa sina typer av problem. Det var ett allvarligt misstag." (Rittel & Webber, 1973, p. 160)

Med andra ord menade de att planerarens problem var avsevärt annorlunda från de problem som vetenskapsmän och ingenjörer sysslade med. Medan ingenjörer fokuserade på "godartade" problem som var tydlig till sin natur, sysslade planerare med problem som aldrig skulle kunna lösas i Rittel och Webbers mening: de kunde bara "återlösas" och leda till beslut. I sin artikel benämner de därför planerarens problem som "*wicked*", elakartade (Ibid s. 160)

1970-talet handlade med andra ord om ett ifrågasättande där planeringen utvecklades från en relativt statisk idé om att *styra* markanvändningen till att behöva *behandla* markanvändningen utifrån en värld i förändring (Hall, 1988, s. 386; Albrechts, 2004, s. 743). Samtidigt som tankarna om planeringen förändrades gick utvecklingen från en passiv, pragmatisk och lokal syn till en mer heltäckande projektsyn. I planeringens värld ansågs det inte längre lika viktigt att finna vad som var "sant" – målet var att förbättra livsmiljön (Rittel & Webber, 1973, s. 167).

Med insikten att det inte finns *en* omedelbar lösning till ett planeringsproblem finns det heller inga kriterier som visar att alla potentiella lösningar identifierats och övervägts (Ibid, s. 164). I ett samhälle som gått från kulturellt homogent till betydligt mer differentierat blev det viktigt att involvera många olika aktörer. Ungefär samtidigt etablerades hållbarhetsbegreppet genom Brundtland-rapporten vilket också gav den fysiska planeringen en vidgad uppgift som ett viktigt instrument för måluppfyllelse.

Idag anses fysisk planering vara ett av de viktigaste medlen för att komma underfund med regionförstoring och regional utveckling med hänsyn till social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet (Ansvarskommittén, 2007). Albrecht beskriver vår nuvarande planering utifrån en litteraturgenomgång som "en offentligt ledd, socio spatialt process som genom vision och plan för genomförande skapar ramar för vad en plats är och kan bli" (Albrechts, 2004, s. 747). Edvarlsen menar att den planering som nu sker på lokal, regional och statlig nivå utan tvivel berör de ekonomiska, sociala, kulturella och estetiska sidorna av samhällsutvecklingen och att den traditionella bilden av fysisk planering som statistiskt verktyg för markanvändning inte längre är up-to-date (Edvarlsen, 2015). I Norge har man därför lämnat begreppet till förmån för *arealplanlegging* eller *byplanlegging*. Begreppen innefattar människors behov och krav på samhället som en god och demokratisk livsmiljö med utgångspunkt i naturen och människornas fysiska och sociala behov. Den norska regeringen höga krav på kommunens planeringsverksamhet där de förväntar sig att fylkeskommuner och kommuner samarbetar med att utveckla städer och tätorter i breda frågor. I takt med ett ökat ansvarsområdet inkluderas fler aktörer, viljor och tankar i planeringsprocessen. Om kommunen i praktiken ska genomföra de ovanstående uppgifterna krävs starka samband och god dialog mellan offentliga verksamheter och privata aktörer (Edling, 2013; Boverket, 2014).



4.2 Vad utgör en region?

Administrativa och funktionella regioner

Utifrån ovanstående resonemang har den fysiska planeringen utvecklats från statistiskt verktyg för markanvändning till en mer holistisk tillrättaläggare av kommunens sociala, ekonomiska och ekologiska miljö. Parallellt har processer i samhället förändrat den geografiska rörligheten.

När kommunmonopolen fastställdes i Norge och Sverige sågs det nästintill som självklart att invånarna tillbringade sina vardagsliv innanför kommunens gränser. Bostaden hade visserligen förändrats från ett "bihang" till arbetsplatsen till att särskiljas från den samme genom funktionsindelning (Amcoff, 2007, s. 1) men den grundläggande idén var ändå att allting fanns att tillgå inom stadens gränser. Det ansågs ovanligt att korsa de regionala gränserna som utgjorde län i Sverige och fylken i Norge på daglig basis, figur 4.2 (Ehinger Berling, 2006, s. 71).

Vid tiden av kommunmonopolens lagstiftning ansågs distriktspolitiken viktig i både Sverige och Norge. Som avsnittet om den förändrade synen på fysisk planering indikerade, åtog sig planerarna även ansvar för den sociala hållbarheten där välfärdssystemet sökte säkra individens trygghet genom en omfördelning av politiska, ekonomiska och kulturella resurser. Att beslut om samhället skulle fattas nära invånarna ansågs därför demokratiskt korrekt (ibid).

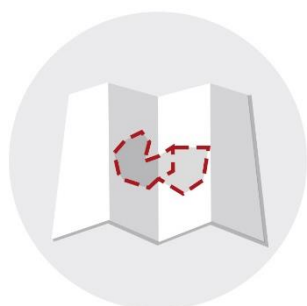
Fram till 1960-talet hade de båda länderna en relativt lik stadspolitik som utvecklade industri och välfärdsstater baserade på naturresurser, internationell varubyte och ny teknologi. Välfärdsutmaningarna kom sedermera att tacklas på två olikartade sätt. I Sverige genomfördes starka nationella riktlinjer för urban tillväxt vilket kan exemplifieras i Miljonprogrammet som antogs under 1964 års partikongress med syfte att öka bostadsbyggandet mellan 1965-1974. I Norge å andra sidan inriktade man sig på upprätthållning av bosättningsmönstret genom säkerställandet av likvärdiga levnadsvillkor i alla landets delar (Nordiska Ministerrådet, 1993).

Sedan 1990-talet har politiken emellertid kommit att förändrats i Norge, då post, telekommunikationer, järnväg och andra tidigare statliga förvaltningsorgan mer eller mindre började lösas från staten. De nyliberala tankegångarna har parallellt med globaliseringen tvingat in kommunerna i en ny ekonomisk geografi där vardagliga rörelsemönster kolliderar med de administrativa gränserna. Idag är uppfattningen att de statiska gränserna istället kan försvåra utvecklingen och samhällsorganiseringen: exempelvis kan Hamar i Hedmark fylke aldrig ingå i en ekonomisk region med Gjøvik eller Lillehammer i Oppland fylke även om de i praktiken skulle tillhöra samma arbetsmarknad (Husabø & Johansson, 2015).

Den funktionella regionen (figur 4.3) har på så vis fått ett rymligare begrepp än den administrativa regionen och kan inkludera det mesta från sociala relationer till fritid och resmönster. Likt amöbor förändras



Figur 4.2: De administrativa regionerna är statiska, geografiska områden som ansvarar för bland annat sjukhus och infrastruktur, t.ex. svenska län och norska fylken.



Figur 4.3: Den funktionella regionen är flexibel, precis som ekonomin och våra rörelsemönster. Den förändras därför efter hur vi agerar.

gränserna beroende på hur människor eller naturen agerar och svarar på utvecklingen i samhället (Husabø & Johansson, 2015, p. 4). I planeringssammanhang pratas det ofta om funktionella regioner i samband med arbetsmarknadsregioner, men det kan finnas otaliga funktionella regioner inom samma område finnas utan sammanfallande gränser. En administrativ region kan innehålla flera funktionella regioner, som industrikluster, träkluster eller elektronikkuster, men kan också sträcka sig över regiongränser. Indelning av regioner kan med andra ord ske på flera olika sätt.

4.3 Teorier om regioner och regional utveckling

Teorier om regioner, regionförstoring och regional utveckling utvecklades rekordsnabbt under 1980- och 1990-talen. Den gemensamma nämnaren var hänsynen till den snabba tekniska utvecklingen, globaliseringen och regionernas allt centralare roll för ekonomisk utveckling vilket gjort att teorierna främst behandlar förhållandet mellan innovation och tillväxt (Regionplane- och trafikkontoret, 2007). Tillväxtteorier är egentligen ett subdisciplinärt område till nationalekonomin varpå den regionala utvecklingen eller skapandet av regioner ofta förklaras utifrån termer om ekonomisk tillväxt.

Som nämnt i denna studies avgränsning är detta en uppsats inom ämnesområdet landskapsarkitektur, inte ekonomi. Kommande avsnitt avser därför inte att djupare diskutera eller jämföra teorierna, snarare är utgångspunkten att besvara frågan om hur kommuner, städer och regioner har påverkats och vad det har inneburit ur en fysisk planerares perspektiv. Detta görs genom att de två tillväxtparadigm och två tongivande tillväxtteorier behandlas kopplat till globaliseringstrenden och den demografiska utvecklingen.

Regionförstoring leder till regional utveckling – men vad är det?

Människors benägenhet att se bortom kommungränser genom ökad rörlighet har under åren inneburit att lokala arbetsmarknader flätats ihop och växt sig större i vad som till vardags går under benämningen *regionförstoring*. Regionförstoring lyfts ofta fram som en lösning för mindre kommuner att stå starka tillsammans, som en förutsättning för att de ska kunna överleva och erbjuda acceptabla levnadsnivåer med samhällelig service (Amcoff, 2007, s. 1). Utvecklingen får ofta stöd i politiska sammanhang, där bland annat av den svenska Regeringen menar att "ju fler regioner som är starka och expansiva, desto bättre (...)" (Regeringskansliet, 2015, p. 3). Varför regionförstoring och regional utveckling blomstrat under senare år tas emellertid sällan upp, inte heller de eventuellt negativa effekter som utvecklingen kan innebära utifrån sociala, ekonomiska och ekologiska perspektiv. Den allmänt accepterade



tesen är att ökad rörlighet leder till regionförstoring som på sikt förväntas leda till *regional utveckling*, men vad *utvecklingen* i själva verket innebär tenderar att vara väldigt diffust beskrivet.

Förenklat har två övergripande teorier om regional utveckling avlöst varandra inom ekonomi och planering. Betoningen bör ligga på "förenklat", eftersom det ännu pågår en debatt inom de akademiska och politiska kretsarna om vilken strategi som de facto är "sann". Även om redogörelsen för strategierna nedan är förenklad och generell kan egentligen båda sidor kritiserar för sin målmedvetna inriktning och bristande erkännande av variation (Lee, et al., 2009, s. 614).

Den ena tillväxtteorin, den exogena, gör gällande att de yttre förhållandena är primära för utveckling. Strategin växte sig stark i västvärlden under efterkrigstiden där den huvudsakliga frågeställningen och uppgiften handlade om att begränsa regionala skillnader (Ibid). Teorin kan med andra ord härledas till den norska övertygelsen om decentralisering, beslutsmonopol och distriktspolitik (Sæther, 2014, s. 5; Johansen, 2009, s. 40). Enligt den exogena tillväxtteorin ska kommuner och regioner kunna förlita sig på en placeringspolicy som fokuserar på investeringar från externa källor, som till exempel statliga medel eller mer välmående regioner i landet. Det kan också förstås som om den ekonomiska tillväxten i en kommun är ett resultat av geografiskt externa faktorer. Förbättrad infrastruktur eller nyetablering av stora externa företag är i så fall exempel på utifrån kommande faktorer som kan påverka kommunens ställning och attraktivitet.

Idén om exogen utveckling inom ekonomi kom att dominera fram till 1980-1990-talet, när globaliseringen började ställa allt högre krav på ekonomin. Det innebär också ökade krav på specialisering där varor som tidigare tillverkats i höglöneländer utsätts för hård konkurrens av låglöneländer (Edling, 2013; Regeringskansliet, 2015, s. 18), något som gjort det svårt för höglöneländer att konkurrera om arbetskraftskostnader. Istället tvingas de konkurrera med produktivitet, innovation, kunskap och unicitet (Edling, 2013), faktorer som kom inifrån. Istället för att utveckling uppfattas ske med hjälp av externa källor gör denna teori med andra ord gällande att utvecklingen kommer från staden eller regionen själv, från det lokala samhället med naturresurser, kultur- och humankapital (Lee, et al., 2009, s. 615). Det är istället vi, de ekonomiska aktörerna, som genom handlingar, val och beslut skapar produktivitetshöjande utveckling. Fokus läggs på att bygga upp kapacitet så att en lokal tillväxt kan få fäste och frigöras där till exempelvis forskning, teknologiska framgångar, utveckling och innovation spelar störst roll.

Från government till governance

Städernas ökade betydelse som regionala tillväxtmotorer har också ställt krav på kommuner ur ett vidare perspektiv (Boverket, 2014, s. 55). Parallellt som kapital och produktion snabbt och enkelt kan flyttas från en världsdel till en annan med hjälp av digitalisering och IT har företagen blivit mer beroende av den miljö som de verkar i (Ansvarskommittén, 2007, s. 187).

Förändringarna har enligt bland andra Sanandaji (2013) och Johansson & Khakee (2008) bidragit till att kommuner tvingas tävla om invånare och företag - de blir varumärken där den geografiska platsen lyfts fram för att häva stabilitet och tradition eller genom visioner, framåtanda och modernitet för att spegla framtiden (Johansson & Khakee, 2008, s. 20). Ofta beskrivs konkurrensen i negativ dager där kommunerna ska "klara av" konkurrenssituationen.

Konkurrens behöver emellertid inte bara vara av ondo. 1990 publicerade Porter boken "The Competitive Advantage of Nations" där frågeställningen handlade om varför vissa specifika nationer blir hemmabas för framgångsrika företag inom en specifik given marknad, som exempelvis amerikansk film, schweizisk choklad eller tysk kemiindustri. Hans tes är att viss konkurrens är fördelaktigt eftersom det skapar en kämpaglöd – det gäller att utvecklas genom innovativa lösningar, annars är man "dömd".

När Porter tog sig an Sverige problematiserades därför bristen av konkurrens till följd av en inlärd förmåga till samverkan, en förmåga som vi av allt att döma dela med Norge:

"Rötterna till detta beteende (önskan att samverka, egen anm.) ligger i den sociala strukturen och utbildningssystemet. Svenskar lär sig samarbeta och samverka, men inte att konkurrera (...) samverkan eliminerar den gnista av konflikt som är så viktig för många typer av innovation." (Porter, 1990, p. 350).

Även om Porter inriktar sig på företagsverksamhet snarare än kommuner eller regioner skulle konkurrens som fenomen kunna tänkas vara en fördelaktig krydda även bland kommuner. Som Porter indikerar har det emellertid gett upphov till nätverksstrukturer och samarbeten i Sverige och Norge där aktörer kommunicerar över förvaltningsgränser, både lodrätt men kanske främst horisontellt mellan organisationer (McGuire, 2013, ss. 36, 55). Förändringen av den politiska styrelseformen förklaras som en förskjutning från government till governance vilket förutsätter organisatoriska arrangemang mellan staten, samhället och den privata sektorn. Föreställningen är att offentligt-privata partnerskap och nätverk kan uppnå mer än som skulle kunna ha gjorts på egen hand och att traditionell byråkrati inte kan lösa de komplexa politiska problem som globaliseringen och urbaniseringen bidragit med (McGuire, 2013, p. 33). Stortingets beslut att 2014 tillåta en kommunreform med önskemål om större, mer robusta kommuner med starkare auktoritet tyder på just en sån utveckling (KMD, 2015). Idén är att ett välfungerande endogent system har bättre möjlighet att regera på förändringar i det omgivande samhället och anpassa sig därefter, vilket gör det lokala självstyret och marknadsstyrda samhället bättre rustat mot konkurrens (Mittuniversitetet, 2010). Enligt Ansvarskommittén handlar det i praktiken om att tillgodose kollektiva behov, till skillnad från välfärdstjänster som huvudsakligen tillgodoser individuella behov.

Edling (2013) ställer sig mer kritiskt till den marknadsstyrda utvecklingen och menar att angreppssättet på många sätt bidragit till ökad

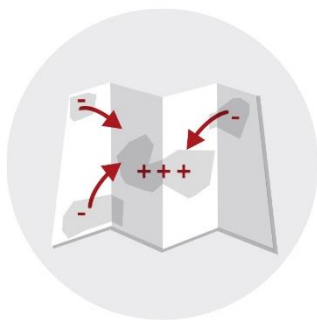


urbaniseringen genom mindre fokus på geografisk fördelning. Idén som tidigare präglat Norge, att konkurrenskraften i regioner med svag innovationsförmåga behöver stärkas genom differentierade arbetsavgifter, stöd för etablering och avskrivning av lån (Edling, 2013) har vikt sig för globaliseringen som enligt bl.a. Sæther lett till att de huvudsakliga statliga investeringarna skett i stadsnära områden med en ökad centralisering till följd (Sæther, 2014, p. 7). Nylund (1995) ser det som en förskjutning av den tidigare fysiska planeringens syfte och mål, där tankarna om välfärdssamhället och ekonomisk jämlikhet lämnat plats för diskussioner om etableringsmöjligheter och tillväxt.

När Gerometta et al. tar sig an de sociala följderna av "en välfärdsstat i kris" menar hon att samhället numer präglas av socioekonomisk polarisering och segregering. Politikens sätt att lägga ett allt större ansvar på lokala myndigheter, kommuner och privata aktörer främjar exkluderande institutioner som i sin tur främjar individualisering och social splittring där gränser och skillnader mellan olika marginaliserade grupper blir allt tydligare (Gerometta et al., 2013, 2008).

Monocentriska och polycentriska regioner

De nätverksstrukturer som utvecklingen gett upphov till visar sig ofta som vertikala förhållanden, bestående av stadshierarkier. När rikedomen i ett land ökar och är kunskapsbaserad har städerna en tendens att växa mer än distrikten. Exempelvis flyttar barnfamiljer som tidigare bott i mindre eller mellanstora kommuner in till den urbana staden på grund av kvinnornas ökade intresse för yrkeskarriär som förutsätter närhet till jobb och barnomsorg för att få vardagen att gå ihop (Boverket, 2005, s. 16). Även vardagliga handlings- och arbetsresor mellan mindre och större kommuner är vanligast uppöver i stadshierarkin (Johansen, 2009, s. 65) och skapar ett svårbrutet mönster av centralisering. På det sättet förstärks kommunens respektive roller ytterligare, där stora städer blir ännu större och mindre städer får ett stadigt förminskat utbud. Utvecklingen under de senaste åren har lett till att distrikten och landsbygden tappar kampen om bosättningen, mycket på grund av ett svagt näringsliv som bidrar till avfolkning och ökad arbetslöshet (Edling, 2013). I Norge förväntas en folkökning att koncentreras i eller omkring Oslo, Stavanger, Bergen och Trondheim (NAV, 2014), i vad NIBR kallar hovedstadsregionen och storbyregioner. De tenderar att utvecklas till monocentriska stadsstrukturer enligt figur 4.4. I sin enklaste, teoretiska form är den monocentriska strukturen ett urbant centrum utan subcentra men i praktiken består den snarare av en tydlig stadshierarki som innehåller en primärort, några sekundärorter och ytterligare några tertiärorter. Monocentriska regioner har med andra ord en tydlig kärna, där en av städerna dominerar. Historiskt har denna Ortsstruktur haft den snabbaste tillväxtkurvan eftersom en arbetsmarknad, ju större den är, snabbare kommer att fortsätta växa (Sanandaji, 2013). Sambanden mellan ekonomisk specialisering och storlek på arbetsmarknad ses som en grundpelare för den ekonomiska utvecklingen varpå den monocentriska



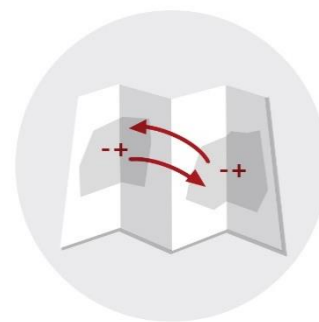
Figur 4.4: Den monocentriska regionen har en tydlig kärna dit de omkringliggande kommunerna pendlar.

regionen trots sina tydliga negativa effekter, fortfarande lyfts fram som attraktiv (SKL, 2008, s. 56).

Governance och frikopplingen av statliga förvaltningsorgan anses som en bidragande orsak till centralisering och monocentrisk fokusering (jfr Sæther, 2014). Norska staten står tudelad: samtidigt som den norska regeringen vill värna om en växande ekonomi där kommuner med "stora investeringsbehov" till följd av stark befolkningstillväxt bör stärkas (Regjeringen, 2015) slår Samferdseldepartementet fast att flerkärnig stadsutveckling är viktigt för att skapa en balanserad utveckling. I den nationella transportplanen står det att:

"Regjeringen ser både regionforstørring og flerkjernet byutvikling som viktig for å skape en balansert regional utvikling og motvirke tendensene til sentralisering" (Samferdseldepartementet, 2014).

Den typ av lokaliseringsmönster som förespråkas i den nationella transportplanen kan kallas för flerkärnig eller polycentrisk struktur, figur 4.5. Denna kan förstås som "den rumsliga fördelningen av urbana centrum inom ett definierat område" (NORDREGIO, 2006). En sådan struktur skapas oftare i likställda och mellanstora städer, genom att kommuner knyts samman med varandra till en flerkärnig region. Teoretiskt beskrivs ofta en sådan typ av region som mycket attraktiv för invånare eftersom de kan utnyttja styrkorna hos närliggande kommuner vad gäller allt från stora samhällsinstitutioner till geografiska fördelar som naturområden och friluftsliv (Botniska Korridoren, 2014). Den japanske forskaren Akiko Okabe menar exempelvis att det finns klara fördelar med polycentriska regioner när det gäller livskvalitet, så länge det finns utbyggd kollektivtrafik med hög säkerhet och kvalitet. Det skapar också större möjligheter vad gäller val av boende- och arbetsmiljö (Dahl, 2013).



Figur 4.5: Den polycentriska regionen skapas oftare mellan likställda och mellanstora städer.

Pendlingens baksida

Om vi väljer att se Okabe och Regeringskansliet uttalanden ur en annan synvinkel, förutsätter de också att invånare är villiga att pendla för att nå arbetsplatser. Pendling är i sig en förutsättning för regionförstoring eftersom regional utveckling mäts i mellankommunala pendlingsresor (Amcoff, 2007). Även om människor alltid har förflyttat sig med syfte att tillfredsställa sina behov av arbete, vila, sociala möten, kulturella utbyten och rekreation (Rabe, 2013, s. 8) med en relativt stadig restidslängd på 80 minuter per dag kan regionalförstoring ses som en bidragande faktor till upplevt utanförskap och polarisering av samhället. Gerometta et al (2005) menar att utvecklingen under senare år visat sig främja individualisering och social splittring där gränser och skillnader mellan olika marginaliserade grupper tydliggjorts. Detta beror delvis på en utvattning av sociala nätverk och allt högre krav på individers flexibilitet - de invånare som inte har möjlighet eller kompetens att förhålla sig till nya flexibla arbets- och levnadsförhållanden riskerar att "stötas ut i kylan" (Gerometta et al, 2005, p. 2011). Boverket menar att risken för ökad



anonymitet, trygghet och sovstadsystem växer när bostad, arbetsplats och fritid särskiljs eftersom samhörigheten till lokalområdet avtar (Boverket, 2005, s. 13).

Regionförstoring tas även ofta upp som problematiskt i genusforskning eftersom skillnader i den *enskilda* resans färdlängd tenderar att tillta mellan könen (Gil Solá, 2013, s. 18). Med andra ord har männens reslängd ökat betydligt mer än vad kvinnornas har gjort, samtidigt som männens *antal* resor minskat. Logiken är att kvinnor genom begränsad bilanvändning pendlar med lägre hastigheter, exempelvis med stadsbuss, och inte når lika långt under den givna tidsrymden (ibid, s. 24). Det antas leda till en ökad svacka mellan könen där mannen i normalfallet pendlar långt och lämnar större ansvar till sin partner vad gäller hemmets marktgäster, som matlagning, förskole- och skolhämtningar eller handling (Boverket, 2005, s. 13). Det kan också bidra till ökad exklusion, saknad av tillhörighet och ömsesidigt beroende (Gerometta et al., 2005, p. 2010).

4.4 Summering

I detta kapitel framkom hur synen på fysisk planering utvecklats från ett verktyg som enbart hanterar markanvändning till att också fungera som en viktig, strategisk och politisk aktör. Boverket (2014) framhöll hur kraven på kommuners förmåga att bemöta den ekonomiska polariseringen som globalisering och urbanisering bidrar med har ökat under de senaste åren och hur städerna ges en ökad betydelse som regional tillväxtmotor. Enligt bl.a. Edling (2013) har utvecklingen lett till investeringar i framför allt stadsnära områden med centralisering till följd, vilket McGuire menar indikerar på en förskjutning från government till governance (jfr McGuire, 2006). Förändringen i den politiska styrningen kan kopplas samman till de globala tillväxtparadigmens utveckling från exogen till endogen utveckling under 1990-talet (jfr Lee, et al., 2009).

Samtidigt som den marknadsstyrda utvecklingen leder till tydligare stadshierarkier (jfr Johansen, 2009; Sanandaji, 2013) framfaller bl.a. Mittuniversitetet (2010) och Dahl (2013) den polycentriska regionen med jämnstora kommuner som knyts an till varandra i flerkärniga regionstrukturer som mer fördelaktig. Även ur ett statligt retoriskt perspektiv ses denna typ av utvecklingen som något att eftersträva (Samferdseldepartementet, 2014) inte minst för att kommunerna ska kunna behålla sina invånare i linje med den norska traditionella distriktspolitiken (Sæther, 2014; Johansen, 2009). Trots det, är det främsta syftet med utvecklingen av Gjøvikbanen att knyta an kommunerna vid Mjøsa till Osloregionen enligt Rejlers AS möjlighetsstudie (2015). Det är utmärkande för en monocentrisk struktur och skulle kunna bidra med stagnation bland de mindre kommunerna. En komplex dualism skapas, då de tillhör både huvudstadregionen med en typ av monocentrisk struktur och byregioner där både Gjøvik, Hamar och Lillehammer titulerat sig

själva som regioncentrum, som en form av polycentrisk struktur (Husabø & Johansson, 2015).

Utifrån detta kapitel väcks frågor om styrning och samhällsorganisering där politiska åtaganden kan identifieras som centrala i teorin om regional utveckling, något som jag valt att sammanfatta i det teoretiska perspektivet *mål & styrning*. Komplexiteten och dualismen väcker frågor om *hur* kommunens förhåller sig till regional utveckling och regionförstoring genom mer konkreta handlingsstrategier. Samtidigt blir det också intressant att undersöka *varför* kommunerna avser jobba mot regionförstoring och hur de förhåller den fysiska planeringens mer holistiska approach som förväntas behandla såväl sociala, ekonomiska och ekologiska dimensioner. Det perspektivet har jag valt att kalla *kommunens förhållningssätt till regionen* vilket avser innefattar mer abstrakta visioner.



5. RESULTAT

Syftet med denna studie var att undersöka hur kommuner förhåller sig till det regionala perspektivet genom att belysa och analysera centrala tecken i 18 norska samfunnsplaner. Kommande tre kapitel utgör studiens avslutande del, där resultatet av den diskursiva studien presenteras, analyseras och diskuteras.

I detta kapitel presenteras undersökningens resultat. Som jag nämnde i uppsatsens tredje kapitel, metod och empiri, har samfunnsplanerna lästs igenom utefter en förbestämd metodmall. Eftersom empirin är så pass omfattande finns det inte utrymme att redogöra för det i sin rena form. Med syfte att möjliggöra jämförelser och transparent forskning har istället särskilt representativa stycken valts ut för som exemplifiera idéerna kring regionen, regionförstoring och regional utveckling med stöd av de teoretiska dimensionerna kommunens förhållningssätt till regionen och mål & styrning.

5.1 Resultatredovisning

"(...) samtidig vet vi hvilken drivkraft infrastrukturen har for samfunnsutviklingen."

I den vetenskapliga litteraturen lyftes frågan om konkurrens med hänvisningar till den rådande globaliseringen, där regionförstoringen och den regionala utvecklingen bedömdes vara en rimlig lösning för mindre kommuner att stå starka tillsammans. I Hamars samfunnsplan framhålls *konkurrens* vara en viktig faktor utifrån två olika perspektiv, å ena sidan handlar det om att förhålla sig till en ökad konkurrens söderifrån (från Oslo, eg. anm.) till följd av förbättrad infrastruktur, å andra sidan handlar det om att kommunen själv måste bidra med ökad konkurrenskraft genom ökad tillgänglighet och attraktivitet:

"I løpet av få år vil reisetiden fra Hamar til Oslo være under en time. Dette vil øke regionens tilgjengelighet og attraktivitet betraktelig både som bosted og næringsområde. Den nye infrastrukturen vil imidlertid også bidra til økt konkurranse sørfra for regionens næringsliv, særlig¹⁵ handel og tjenesteyting¹⁶." (Hamar kommune, 2010, s. 3)

Likt Hamar framhåller Elverum kommun att utvecklingen på regional nivå är tudelad. De skriver om hur samhällsutvecklingen och det faktum att Oslo knyts allt tätare samman med kommunen genom infrastrukturella satsningar visserligen skapar möjligheter genom ökat serviceutbud, arbetsplatser och marknader men också utmaningar i form av konkurrens om kunder, arbetskraft och uppmärksamhet:

"Med både den vedtatte og planlagte utviklingen av nye samferdsels- og transporttilbud bringes Oslo og Romerike reisetidsmessig stadig nærmere Elverum. Denne utviklingen har to sider. Muligheter skapes for oss ved at markeder, servicetilbud, tjenestetilbud og arbeidsplasser bringes nærmere. Samtidig øker konkurransen om kunder, etableringer, arbeidskraft og oppmerksomhet." (Elverum kommune, 2010, s.11)

Utifrån ovanstående citat verkar det finnas en bild av hur infrastrukturen kan både bidra med konkurrens och skapa konkurrenskraft, vilket betonar vikten av exogena utvecklingsfaktorer. Ett sådant resonemang får medhåll i Løtens samfunnsplan där kommunen menar att vägar och "nät" skulle kunna säkra konkurrensfördelar och bidra med näringsutveckling (jfr Løten kommune, 2005, s. 15). Stange och Gran späder på resonemanget ytterligare genom att belysa infrastrukturen som en självklar drivkraft och bidragande faktor för samhällsutvecklingen, både vad gäller konkurrens, bosättning, pendlingsmöjligheter och näringsutveckling:

¹⁵ Framför allt

¹⁶ Tjänster



"(...) samtidig vet vi hvilken drivkraft infrastrukturen har for samfunnsutviklingen, både når det kommer til konkurranseevne¹⁷, bosetting, pendlingsmuligheter, tjenesteproduksjon og oppvekstsvilkår." (Stange kommune, 2014, p. 16)

"Gode kommunikasjoner er trolig det viktigste enkelttiltak¹⁸ offentlig sektor kan bidra med for å øke næringsutviklingen." (Gran kommune, 2015)

Gemensamt för samtliga ovanstående textutsnitt är framställningen av infrastruktur som någonting abstrakt. Det förväntas både skapa och möta konkurrens, men syftar inte till ett specifikt, utpekat transportsätt. Järnväg och väg är med andra ord likställda där förbättringar av dessa förväntas leda till lika mycket negativa som positiva effekter för kommunen.

" (...) kjøretiden for lang og for usikker"

Citaten ovan visar även en tendens till att betona reducerade restider i relation till tecknet konkurrens och konkurrenskraft. Det är gemensamt för bland annat Gjøvik, Ringsaker, Hamar och Østre Toten och handlar dels om möjligheten att snabbt och enkelt kunna ta sig till huvudstaden men kanske främst om att locka till sig fler invånare och bli mer attraktiv i näringsutvecklingssynpunkt. Nedan ses ännu ett citat från Hamar kommun som redogör för ambitionen att marknadsföra Hamarregionen utifrån sina förutsättningar för befolkningsökning baserat på geografiskt läge:


"Hamarregionen er det tettest befolkede området mellom Gardermoen og Trondheim. Innenfor 20 kilometer fra Hamar stasjon bor 75.000 mennesker. I løpet av få år vil dobbeltsporet jernbane og firefelts motorveg gi en reisetid til Oslo på under en time, og mindre enn førti minutter til Gardermoen!" (Hamar kommune, 2010, s. 3).

Med andra ord uppfattar Hamar kommun närheten till Oslo och Gardermoen som gynnsam. Genom att betona restid förminskas också betydelsen av avstånd. I Gjøviks samfunnsplan handlar det om "att lyckas" i förhållande till Oslo:

"For å lykkes i forhold til hovedstadsområdet må kommunikasjonsforbindelsene gi akseptable reisetider." (Gjøvik kommune, 2013, p. 2). "(...) det skal være enkelt og raskt å reise til Gjøvik" (Ibid, s. 6)

Liknande resonemang går att finna i Ringsaker och i Østre Totens samfunnsplaner där det också står mer uttryckligt varför reducerad restid

¹⁷  Konkurrensförmåga

¹⁸  Enskild åtgärd

skulle kunna bidra med konkurrenskraft. I Ringsaker lyfts järnvägen fram som ett viktigt element utifrån bosättnings- och näringsutveckling medan det i Østre Toten handlar om pendlingsmöjligheter till Oslo och således en ökad befolkningsutveckling:

"Jernbanen gjennom Ringsaker er også et viktig element i bosettings- og næringssammenheng. Med dagens trafikkmønster er kjøretiden for lang og for usikker til at den er konkurransedyktig." (Ringsaker kommune, 2006, p. 8).

"Bedre veg med kortere reisetid skal være ett av de viktigste virkemidler¹⁹ for å få flere til å bosette seg i Østre Toten og pendle til jobb i Oslo-/Romeriksområdet." (Østre Toten, 2015, p. 14).

"Nittedal skal være et sted med identitet"

Infrastruktur och transport kan med andra ord pekats ut som de mest centrala exogena faktorerna när det kommer till konkurrens och konkurrenskraft i empirin där reducerad restid har större betydelse än avstånd. När det gäller endogena faktorer skiljer det sig betydligt mer från kommun till kommun, men ett visst mönster går att finna utefter kommunens lokalisering. I kommuner med långt avstånd till Oslo (över 120 minuter), som exempelvis Gjøvik, Søndre Land, Østre Toten och Elverum, används termer om naturelement som sjön Mjøsa och historisk tradition som bidragande till profilering och identitet. Nedan ses ett utdrag från Gjøvik och Østre Totens samfunnsplaner:

"Gjøvik by skal i målrettet profilering utnytte den naturskjønne beliggenheten Mjøsas vakre vannspeil gir til å utvikle byens identitet som «Mjøsbyen»" (Gjøvik kommune, 2013, p. 4)

"Mjøsa som begrep og identitet – som naturelement, rekreasjonsområde og med potensiale som reiselivsområde – gir en helt spesiell kvalitet till Østre Toten." (Østre Toten, 2015, p. 3).

Citaten visar att det finns en föreställning om hur *identitet* skapas utifrån de naturgivna särdrag som kommunen ansvarar för och att de kan användas för att locka företag. Här finns med andra ord en tendens att använda sig av vad som står till buds i kommunen – man tar vad man har, och anspelar på det. Tendensen lyftes fram redan i teori- och kunskapsöversikten där Johansson & Khakee (2008) menade att geografiska attribut kan lyftas fram för att häva stabilitet och tradition. Kommuner närmare Oslo speglar en tendens att marknadsföra sig genom mjuka värdeord, visioner, framåtanda, som exempelvis i Nittedal där ansvar, gemenskap och stolthet är ledord som ska bidra till en kommun som invånarna kan vara *stolta av*.

¹⁹  Medel, verktyg



"Nittedal skal være et sted med identitet og et sted å være stolt av (...) Vi vil tilrettelegge for at folk kan leve det gode liv i Nittedal, og der vi sammen tar ansvar for fellesskapet²⁰ og miljøet." (Nittedal kommune, 2015, p. 2).

Textstycken som indikerar på framåtanda förekommer även i Grans samfunnsplan. Utan att gå in på vad begreppen betyder mer konkret eller hur kommunen jobbar med det, beskrivs även gemenskap och stolthet som viktiga parametrar för att ta tillvara på framtidens möjligheter:

"Å bo i Gran skal gi en følelse av å bo i en kommune som har verdier vi kan være stolte av, som verdighet, rettskaffenhet, omsorgs- og ansvarsfølelse (...) slik at innbyggerne kan oppleve fellesskap som vi er en del av, der vi tar vare på det beste i fortida og videreutvikler det for framtida." (Gran kommune, 2015, p. 5)

Utifrån resonemangen i Nittedal och Grans samfunnsplaner verkar det finnas en ambition att öka känslan av gemenskap, tillhörighet och identitet på kommunnivå. Det skulle kunna tolkas som en motreaktion på globaliseringen och urbaniseringens effekter som tillsammans med den neoliberala utvecklingen har visat sig främja individualisering och social splittring. Det kan också vara anledningen till att kommunerna närmare Oslo betona mjuka värden på grund av större utpendling och rörlighet.

I Jevnaker kommun betonas stoltheten och identiteten ("stedet vi kommer fra") som en bidragande faktor till optimism och lust till inflyttning:

Stoltheten over stedet vi kommer fra, og kvalitetene som finnes rundt oss, er med på å skape optimisme og godt omdømme, som igjen påvirker lysten til bosetting og etablering av virksomhet. (Jevnaker kommune, 2014, p. 6)

Den hittills presenterade empirin visar med andra ord hur kommunerna ser regionen utifrån en konkurrenساسpekt med betoning på exogen infrastruktur och endogen profilering av identitet och stolthet.

"Det gode liv lever vi bedre i Lunner! Nær naturen – nær byen!"

I teori- och kunskapsöversikten menade bland andra Rabe (2013) att utvecklingen under de senaste åren avdramatiserat vikten av geografisk närhet och plats vilket skapat en utspridning av funktioner och svårare kontroll över staden. Samtidigt får kommunenheten en allt viktigare roll, eftersom den ökade rörligheten ställer krav ur ett vidare perspektiv. *Närhet* har redan artikuleras till konkurrens i resultatredovisningen, men i Ringsaker och Østre Totens samfunnsplaner framkommer den

²⁰  Gemenskap

geografiska närheten till andra kommuner även som en viktig parameter för att utgöra en attraktiv bostadskommun. Det innebär att kommunen dels kan erbjuda invånare en "egen" arbetsmarknad men också ha tillgång till andra närliggande arbetsmarknader:

"Ringsaker har gode forutsetninger for å være en god bokommune. Med eget næringsliv og nærhet til Mjøsbyene og Osloområdet har vi tilgang til et stort arbeidsmarked. Nærhet til fjellet, store skogsområder og den lang strandlinjen langs Mjøsa gir muligheter for aktiv fritid og rekreasjon." (Ringsaker kommune, 2006, p. 1).

Ut fra sin beliggenhet og nærhet til både interne funksjoner og eksterne tilbud, har Østre Toten generelt gode bokvaliteter (Østre Toten, s. 18)

Flera samfunnsplaner ger också uttryck för att kvaliteter som "stadsliv" och "rekreation" nödvändigtvis inte behöver finnas inom kommunens egna gränser för att vara kvaliteter som kommunen kan använda i sin marknadsföring och profilering. Det kan tolkas som ett sätt att förespråka den polycentriska regionstrukturen där invånare kan utnyttja styrkor hos närliggande kommuner vad gäller geografiska fördelar som naturområden och friluftsliv :


"Det gode liv lever vi bedre i Lunner! Nær naturen – nær byen²¹!" (Lunner kommune, 2014, p. 3)

"Bygda vår har mange gode kvaliteter gjennom sin sentrale plassering ved hovedstaden og nærheten til marka²²." (Nittedal kommune, 2015, p. 2).

Sammanfattningsvis förefaller *närhet* vara ett positivt laddat tecken som förekommer i bland andra Elverum, Gjøvik, Nannestad, Hamar och Ringsakers samfunnsplaner. Närheten är med andra ord inte bara en förutsättning för kommunens konkurrenskraft, utan också möjligheter för dess attraktivitet.

"Det forventes at flere enn i dag vil pendle (...)"

Pendling är ett av de mest distinkta tecknen som kan kopplas till det regionala perspektivet eftersom det är en förutsättning för regionförstoring. De flesta kommuner förhåller sig till pendling på en i första hand abstrakt nivå där pendlingsbenägenhet och pendlingsmönster redogörs för genom siffror i matriser och diagram (jfr Nannestad, 2013 s.

²¹  Staden (syftar på Oslo).

²² "Marka" är benämningen på ett naturområde norr om Oslo.



22; Jevnaker, 2014, s. 17). Genom att göra så läggs inget direkt värde i pendlingen som fenomen, utan någonting som bara "är".

Ett mönster som kan urskiljas när det gäller pendling är en förskjutning av förhållningssättet från övervägande positivt eller intetsägende till mer kritiskt och nyanserat ju närmare kommunen ligger en annan kommun med högre stadshierarki (jfr Lunner, 2013, s. 21; Elverum, 2010, s. 10). Det kan tyda på en allmän motsättning till centralisering där relationer i kommunala sammanhang ofta är vertikala. Här skiftar också fokus något från pendling som aktivitet med betoning på ekologiska och ekonomiska värden till själva individen – pendlaren, med betoning på mer besvärande omständigheter. Det finns en genomgående uppfattning om att *pendlingen* som aktivitet skapar potential och goda möjligheter för kommunen, vilket gör att den kan knytas till den teoretiska dimensionen *kommunens förhållningssätt till regionen*. Pendlingen som fenomen ifrågasätts dock aldrig vilket utkristalliserar sig på två olika sätt. I Lillehammer, en av de tre största kommunerna kring Mjøsa, förväntas pendlingsmöjligheter över kommungränser vara någonting efterfrågat bland kommuninvånarna:

"Det forventes at flere enn i dag vil pendle over kommunegrenser. Effektive og miljøvennlige transportløsninger i Mjøsområdet er viktig for befolkningen, og for vekst i næringslivet." (Lillehammer kommune, 2014, p. 30)

Utifrån resonemang från Lillehammers samfunnsplan kan pendlingen som fenomen förbättras genom mer effektiva transportlösningar utifrån en miljösynpunkt som på sikt förbättrar villkoren för både befolkning och tillväxt i näringslivet. I de flesta andra samfunnsplaner är det uteslutande den ekonomiska drivkraften som gör att kommunerna värdesätter en ökad rörlighet över kommungränser. Citaten nedanför illustrerar Lunner och Nordre Lands uppfattning om pendling som potential för arbetskraft för kommunen:

"Pendlerne representerer et potensial av arbeidskraft for kommunen!" (Lunner kommune, 2014)

"Nordre Land sin plassering med relativ kort reiseavstand til både Gjøvik, Lillehammer og Fagernes gir muligheter for daglig arbeidspendling til større arbeidsmarkeder." (Nordre Land, 2012 s. 6)

Perceptionen är alltså att pendling är både nödvändigt och fördelaktigt för kommunens egen arbetsmarknad, men också någonting som kommuninvånare efterfrågar.

Som tidigare nämnt finns också en mer intetsägende inställning till pendling. Nedanstående citat är hämtat från Nittedals samfunnsplan där synen på pendling utkristalliserar sig utifrån ett mer "faktabaserat" perspektiv. Här läggs ingen vikt i pendlingens eventuella positiva eller negativa effekter på samhälle eller individ:

"Velferdssamfunnet er avhengig²³ av et levende og vekstkraftig arbeidsliv, som gjennom sin virksomhet skaper verdier og arbeidsplasser (...) Nærmere 70 % av de yrkesaktive som bor i Nittedal pendler ut av kommunen for å arbeide." (Nittedal kommune, 2015, p. 27).

Gemensamt för ovanstående citat från Lillehammer, Nordre Land, Lunner och Nittedal är alltså att *aktiviteten* pendling lyfts fram som självklar. Pendlingen avpersonifieras och pekar ut kommunen som främsta ansvarig och berörd eftersom det skapar potential för ökat invånarantal eller näringsutveckling. Genom att göra så undviker kommunerna att koppla samman pendling med en sämre social sammanhållning i linje med kunskapsöversikten (Boverket, 2005, p. 13). Det förklara också varför pendling främst cirkulerar under rubriker som "Arealbruk og utbyggingsmønster" eller "Samferdsel og transport", men desto mer sällan under rubriker om hälsa eller omsorg (jfr Eidsvoll kommune, 2011, s.21; Lillehammer kommune, 2014, s. 30). Ett undantag finns att finna i Lunnens samfunnsplan (2013) som under kapitlet "oppvekst" nämner hur pendlingsbenägenheten bland invånarna skapar utmaningar när det gäller öppningstider på förskolor.

Om vi lämnar pendling som fenomen, utkristalliseras också en annan diskussion om pendling som ställer sig snäppet mer kritisk genom betoning på *pendlaren*. Bland annat menar Gran kommun att det är "viktig å arbeide for å redusere byrdefull²⁴ pendling" (Gran kommune, 2015, p. 9) vilket är en åsikt som delas med bland andra Elverum och Lunner:

"Kommunen skal jobbe for at forholdene for pendlere bedres gjennom økt regularitet på Gjøvikbanens og at ekspressbusser fra Nittedal har vendepunktet trukket nordover til Lunner. (...) Transporten bør være slik²⁵ at pendlingen blir minst mulig byrdefull." (Lunner kommune, 2014, p. 8).

"Samferdselstilbudet mellom Elverum og Hamar skal fokuseres med sikte på å etablere timesavganger med tog, direktebussruter tilpasset pendlernes behov samt 4-felts motorveg Elverum-Hamar." (Elverum kommune, 2010, p. 10)

Trots att fokus har flyttats från pendling som fenomen till pendling ur ett individperspektiv ifrågasätts pendling inte heller i detta sammanhang. Diskursen blir däremot mer konkret och starkare knuten till den teoretiska dimensionen *mål och styrning* eftersom kommunerna pekar ut möjliga åtgärder, som timmesavgångar med tåg eller expressbussar från Nittedal.

Sammanfattningsvis framstår tecknet pendling som både positivt och negativt utifrån valt perspektiv. På grund av kommunernas normativa idé om oförmågan att påverka pendlingsmönstret tar de istället på sig ansvaret att göra resandet "minst möjligt besvärande".

²³ Beroende

²⁴ Besvärande

²⁵ Sådan



"(...) en positiv og framtidsretta næringsutvikling krever samarbeid."

I empirin tas tecknet *samarbete* upp som (1) mellankommunalt samarbete, där kommunen samarbetar med andra kommuner i regionen och (2) interkommunalt samarbete där kommunen förväntas samarbeta med befintligt näringsliv, forsknings- och kompetensmiljöer, institutioner, privatpersoner, frivilligorganisationer och offentliga myndigheter. Det interkommunala samarbetet är indirekt ett svar på konkurrens men kan inte kopplas till den diskursen eftersom tecknen så sällan används tillsammans. Ett undantag finns i Søndre Lands och Hamars samfunnsplaner, där kommunen önskar vara en effektiv samarbetspartner och konkurrensfördel för nya och existerande företag (Søndre Land, 2014, s. 7) och där samarbete mellan grannkommuner anses kunna etablera nödvändig konkurrenskraft (Hamar kommune, 2010, s. 3).

Utifrån empirin kan vi med andra ord påstå att samarbete, likt konkurrens, utkristalliserar sig genom både exogena och endogena perspektiv. Av den orsaken framträder tecknet samarbete mellan och inom kommuner främst i dimensionen *mål & styrning* då den beskriver hur kommunen måste nätverka för att stärka sin egen ställning. Oavsett perspektiv blir det tydligt hur samarbete genomgående används som ett positivt laddat tecken där flera kommuner presenterar redan befintliga samarbetsnätverk och fokusområden tidigt i planerna (jfr ex. Vestre Toten, 2008, s. 6; Stange kommun, 2014, s. 8; Nannestad, 2013, s. 8). I Søndre Lands samfunnsplan redogör man för hur samarbetsstrukturer och mellankommunala samarbeten kan användas för att stärka näringstillväxten:

"Kommunen har en del interkommunale og regionale samarbeid og vil aktivt søke etter nye samarbeidsområder som kan bidra til næringsvekst og bedre samfunnsutvikling i regionen." (Søndre land, 2014, p. 5)

Citatet tyder på att det är kommunen som tar makten om samarbetet och den som ansvarar för att söka upp fler möjliga samarbetsområden. Det kan tolkas som en förstärka betydelsen av det lokala självstyret och kommunens roll som central partner. I Vestre Toten presenteras kommunen som en aktiv pådrivande roll för utvecklingen i funktionella regioner:

"Vestre Toten kommune kan via regionalt samarbeide vise ti en aktiv pådriverrolle for å videreutvikle vår felles bo- og arbeidsregion til" (Vestre Toten, 2008, s. 7)

Nedanstående citat från Eidsvoll är utvalt för att exemplifiera kommunernas förväntningar på mellankommunala samarbeten där samhällsutveckling och regional utveckling framställs i positiv dager:

"Eidsvoll kommune skal samarbeide med de andre kommunene på Øvre Romerike. Vi utgjør et felles bo- og arbeidsområde, og en positiv og framtidsretta næringsutvikling krever samarbeid." (Eidsvoll kommune, 2011).

Här finns det med andra ord normativa förväntningar på att näringsutveckling kräver samsrbeitsstrukturer. I förhållande till Eidsvoll har man i Lillehammers samfunnsplan dragit det snäppet längre genom att utse tecknet samarbete som ett av de viktigaste begreppen i hela planen:

"Samarbeid er kanskje det viktigste ordet i denne planen – samarbeid om samfunnsutvikling. Samfunnsutvikling er avhengig av den enkeltes innsats og samfunnets evne og vilje til samarbeid" (Lillehammer kommune, 2014, s.36)

I detta exempel beskrivs samarbeten inte bara skapa förutsättningar för näringsutveckling, utan även en förutsättning. Citatet kan ses som en ambition att främja deltagande och offentliga-privata partnerskap vilket visar på en strävan mot en governancebaserad politisk styrelseform. Samma tendens är tydlig i flera samfunnsplaner. Gjøvik och Østre Toten påpekar att tecknet nätverk är nödvändigt för att styrka kontakten och samarbetet mellan närliggande kommuner:

"(...) etablere arenaer og nettverk for å styrke kontakt og samarbeid i regionens næringsliv." (Gjøvik kommune, 2013, p. 14)

"Etablere arenaer og nettverk for å styrke samarbeidet innad i regionen og mot øvre Romerike" (Østre Toten, 2015, p. 12)

Således verkar det finnas underbyggd uppfattning om statens oförmåga att mobilisera och fördela resurser där nätverk och kontakt krävs för att lösa den problematik som traditionell byråkrati inte kan lösa.

5.2 Summering

Textstyckena utgör bara en bråkdel av den totala empirin men har valts ut med utgångspunkt i sin representativitet. Sammantaget visar empirin att det regionala perspektivet skapar situationer av samverkan och konkurrens där närhet och pendling framför allt betonas. Vidare visar resultatet hur det regionala perspektivet vävs in i flera olika sammanhang och inkluderar flera ämnesområden. Gränserna mellan potentiella diskurser är inte svart och vit, även om presentationen av empirin skulle kunna uppfattas så. Under inläsningen av materialet blev det tydligt att diskurserna skulle kunna konstrueras på flera olika sätt beroende på betoning och valt perspektiv. Det grundar sig i en underliggande svårighet



att kategorisera textstycken eftersom flera tecken har tenderar att dyka upp i flera olika sammanhang. Övergripande trender i begrepps-användandet kunde trots det utläsas från empirin, dessa har tolkats som återkommande diskurser och redogörs för i nästkommande kapitel, analys.



6. ANALYS

I detta kapitel är intentionen att redogöra för de föreställningar som finns om det regionala perspektivet på kommunal nivå genom att knyta samman centrala tecken till *ekvivalenskedjor*. Detta görs med inspiration av Laclau och Mouffes diskursteori, med hjälp av begreppen *tecken*, *nodalpunkt* och *flytande signifikanter* som presenterades i kapitel (3) Metod och empiri. I detta kapitel presenteras diskurserna var för sig, för att i nästkommande kapitel, Diskussion och reflektion, behandlas utifrån ett mer allmänt perspektiv där jag också återkopplar till uppsatsens frågeställningar.



6.1 Diskursen om konkurrens



Figur 6.1: Diskursen om konkurrens artikuleras till tecken som kommunikation, identitet, infrastruktur och närhet.

Låt oss inleda med diskursen om konkurrens. I analyseringsskedet uppfattades denna diskurs som flerfacetterad och har därför delats in i två underkategorier, (a) konkurrens som en fråga om endogena krafter och den om (b) konkurrens som en fråga om exogena krafter.

(a) Konkurrens som en fråga om endogena krafter

Konkurrens framstod som en nodalpunkt vilket belyser kommunernas upplevelse av hur rådande konkurrens behöver bemötas av endogen utveckling. Fokus läggs med andra ord på att bygga upp en kapacitet inifrån så att lokal tillväxt kan få fäste (jfr Mittuniversitetet, 2010). Betydelsen av den endogena utvecklingen blir tydlig genom kommunernas ambition att profilera eller marknadsföra sig själv tidigt i planerna – i vissa fall handlar det om visioner där profileringen handlar om att sätta ord på strategier genom att kalla sig "god bokommune" (Hurdal kommune, 2010, p. 4), "oppvekstkommune" (Gjøvik kommune, 2013, p. 10) eller "mulighetskommune" (Stange kommune, 2014, p. 3), men i många fall handlar det om att profilera sig genom sådant som kommunen redan anser sig vara eller anser sig ha. *Stolthet* och *gemenskap* var återkommande tecken som stämmer överens med Johansson och Khakees (2008) resonemang, där de menar att städer i konkurrenssituationer gradvis förändras till varumärken där mjuka värdeord kan spegla såväl framåtanda som stabilitet. Genom olika strategier skapas en utveckling med naturresurser, kultur- och humankapital inifrån det lokala samhället (Lee, et al., 2009, s. 615). Det visar också betydelsen av en stark kommunenhet med en vi-mot-dem-känsla där kommunerna tillskriver sig ansvar som traditionellt inte legat på den fysiska planeringens bord (jfr Edvardsen, 2015; Boverket, 2014, s. 55). Konkurrenten mellan rivaler som befinner sig nära varandra, i detta fall kommuner, kan präglas av känslomässigt engagemang även i kommunala sammanhang (jfr Porter, 1990). Det gör tecknet konkurrens till ett positivt tecken i denna diskurs, eftersom det förväntas stimulera effektivitet och specialisering.

Tillsammans med övrigt studerat material i denna diskurs, kan ekvivalenskedjan om konkurrens som en fråga om endogena krafter konstrueras diskursen på följande sätt:

marknadsföring – profilering – identitet – unik – stolthet – gemenskap -
konkurrens(kraft)

(b) Konkurrens som en fråga om exogena krafter

Empirin indikerade att det fanns ytterligare ett förhållningssätt till konkurrens där exogena krafter istället dominerade. Det bygger på idén att kommunens tillväxt är ett resultat av externa faktorer där kommunen varken har samma förmåga eller möjlighet att påverka (Lee, et al., 2009, s. 614). Här handlar det därför inte om att *skapa* konkurrenskraft i samma utsträckning, utan snarare om förmågan att *förhålla* sig till konkurrens. Exempelvis ansåg Elverum att konkurrensen om kunder, etableringar och arbetskraft vara en direkt effekt av centraliseringen och de stadigt förbättrade kommunikationerna (Elverum kommune, 2010) och i Ringsaker upplevdes dagens järnvägsförbindelse in till Oslo vara alldeles för lång och osäker för att vara konkurrensstark. *Infrastrukturen* har med andra ord stor betydelse, där bland annat Hamar kommun såg befolkningstillväxten som en positiv effekt av infrastrukturens satsningar som på sikt skulle leda till kortare *restid* till Oslo och Gardermoen (Hamar kommune, 2010, p. 3). Den generella uppfattningen var att kommunen kunde locka företagsamhet och näringsutveckling genom goda transportmöjligheter och *närhet* till omkringliggande verksamheter. Gjøvik, Elverum, Gran och Stange betonar också *restiden* framför avståndet och således verkar det finnas en idé om korrelation mellan *restid*, *tillgänglighet* och *näringsutveckling*. Denna diskurs och ekvivalenskedja speglar en tro på att yttre förhållanden är primära med den normativa idén om att infrastruktur och kommunikation reducerar restiden vilket skapar tillgänglighet, närhet och näringsutveckling. Det speglar en föreställning om hur mellankommunala planeringen bör organiseras utifrån ett större sammanhang och lägger stor tilltro på den regionala planeringen.

Utifrån samfunnsplanernas stycken och övrigt material i denna diskurs kan ekvivalenskedjan om konkurrens som en fråga om exogena krafter artikuleras genom följande tecken:

konkurrens - infrastruktur – kommunikation – restid – tillgänglighet –
närhet – näringsutveckling - befolkningsutveckling

6.2 Diskursen om pendling

I det diskursiva fältet var det möjligt att skilja på de två likartade tecknen *pendling* och *pendlaren* även om distinktionen inte var så tydlig att den helt kunde skiljas åt genom begreppets olika böjningar. Det råder på sätt och vis en diskursiv kamp som bidrar med en meningsskiljaktighet kring hur kommunen bör förhålla sig till pendling, å ena sidan handlar det om (a) pendling som en fråga för kommunen, å andra sidan om (b) pendling som en fråga för individen.



Figur 6.2: Diskursen om pendling artikulerar nodalpunkten till bl.a. potential, arbetskraft förbättrade transporter och näringsutveckling.

(a) Pendling som en fråga för kommunen

Den mest tongivande diskursen om pendling kan kortfattat beskrivas som en abstrakt företeelse där pendling avpersonifieras och sätter kommunens attraktivitet i centrum. Den karakteristiska förställningen är att pendling är en fördelaktig handling eftersom det bidrar till arbetskraft för kommunen (Lunner kommune, 2014, p. 20) och är någonting som invånare vill (Lillehammer, 2014, s. 30). Diskursen speglas av en tro på att kommunen måste förhålla sig till exogena faktorer såsom *vuxten* av huvudstadsområdet (Nittedal kommune, 2015, p. 27) och utvecklingen i omkringliggande kommuner. Själva *pendlingen* per se problematiseras inte, däremot problematiseras det som kan ske med kommunen om pendlingen *intes*ker, främst i termer om ekonomi (Hamar kommune, 2010, p. 12). Elverum lyfter därför fram det som en tudelad fråga där närheten visserligen skapar möjligheter för service och tjänsteutbud, men samtidigt bidrar med en konkurrens om arbetskraft och uppmärksamhet (Elverum kommune, 2010, p. 11). Pendling representerar en *potential* i en framtida kamp om arbetskraft (Lunner kommune, 2014, p. 20) där *kortare restid* genom förbättrad kommunikation anses vara den viktigaste förutsättningen för att locka till sig invånare (Østre Toten, 2015, p. 14).

Utifrån dessa citat och övrig empiri kan denna diskurs konstrueras enligt ekvivalenskedjan:

$$\text{reducerade restider} - \text{pendling} - \text{potential} - \text{arbetskraft} - \text{näringsutveckling}$$

Ekvivalenskedjan speglar tron på att reducerade restider bidrar till pendling som i sin tur både är en potential och en nödvändighet för näringsutveckling. I diskursteoretiska termer är tecknet *pendling* nodalpunkten eftersom det ger de andra tecknen sin betydelse.

(b) Pendling som en fråga för individen

Utifrån ovanstående diskurs talas det främst om pendling utifrån termer om potential där man förhåller sig till pendling som aktivitet utifrån frågor som rör kommunen. Den andra deldiskursen, pendling som en fråga för individen, problematiserar istället den livsstil som pendlingen innebär och är mest tydlig i "typiska" pendlarkommuner. Här ges tecknet *pendlaren* ingen positiv innebörd, istället ansåg exempelvis Gran kommun att närheten till den stora arbetsmarknaden i Oslo ställer kommunen ansvarig för reducering av *besvärande pendling* (Gran kommune, 2015, p. 9). I likhet menade Lunner att kommunen måste jobba för att transporten blir minst möjligt besvärande (Lunner kommune, 2014, p. 8). Således verkar det finnas en idé om att kommunen inte kan göra någonting åt själva aktiviteten pendling som är en följd av regional utveckling, men att de ändå ansvarar för *pendlarens* välbefinnande, eller bristen av den. Diskursen handlar nästan uteslutande om transporten och resan, vilket gör att lösningen på problemet bara handlar om *förbättrade transporter*. Den problematik som togs upp i teori och kunskapskapitalet, om ökad

anonymitet och otrygghet (jfr Boverket, 2005, s. 13; Gerometta et al., 2005, s. 2007; Gil Solá, 2013, s. 18) nämns inte i diskursen. Tillsammans med övrigt material i denna diskurs, kan ekvivalenskedjan om pendling som en fråga för individen artikuleras genom följande tecken:

Besvärande pendling – förbättrade transporter – pendlaren

6.3 Diskursen om samarbete

Sam arbete förefaller vara ett särskilt privilegierat tecken i samfunnsplanerna och syftar till att kommunen måste samarbeta med grannkommuner för att styrka regionen och bidra med utveckling i såväl de stora som de små kommunerna (Hamar kommune, 2010).

Diskursen om samarbete *mellan* kommuner verkade förenklat starkare ju längre bort från Oslo som kommunerna låg. Bland annat framhöll Eidsvoll kommun att en positiv näringsutveckling är beroende av gott samarbete mellan kommunerna i Øvre Romerike (Eidsvoll kommune, 2011) i likhet med Lillehammer som menade att kontakt och samarbete med övriga stadsregioner runt Mjøsa är viktigt för att styrka inlandet (Lillehammer kommune, 2014). Med andra ord föreföll *näringsutveckling* vara huvudanledningen till samarbete mellan kommuner. I linje med teori- och kunskapsavsnittets diskussion betonas också *kontakt* och *nätverk* i form av offentligt-privata partnerskap (t.ex. McGuire, 2006) där exempelvis Gjøvik önskade stärka kontakten och samarbetet i regionens näringsliv genom etablering av arenor och nätverk (Gjøvik kommune, 2013, p. 14). Det kan tolkas som en förskjutning från government till governance där kommunen tar ett allt större ansvar för näringsutvecklingen (McGuire, 2013, s. 33). Det speglar också en särskild föreställning om hur samarbete handlar om mjuka frågor.

Utifrån dessa citat och övrigt empiriskt material i denna diskurs kan ekvivalenskedjan konstrueras på följande sätt:

samarbete – nätverk – kontakt – grannkommun – näringsutveckling

6.4 Diskursen om närhet för ökad livskvalitet

Närhet framstod som ett centralt tecken och förutsättning för livskvalitet bland invånare. Tecknet närhet förekom även i diskursen om konkurrens där det handlade om att arbeta för snabbare och enklare transportmöjligheter som järnväg och väg, med syftet att knyta an till Oslo. Diskurserna kan skiljas åt eftersom närhet i föregående fall var en bidragande faktor till bättre arbetsmarknader och befolkningstillväxt som gynnade kommunen, medan närhet i detta fall speglar en mer abstrakt idé



Figur 6.3: Diskursen om samarbete artikuleras till tecken som nätverk, kontakt och grannkommun.



Figur 6.4: Diskursen om närhet för ökad livskvalitet artikuleras till tecken som attraktiv boendekommun och livskvalitet.



om hur närhet mellan kommuner kan möjliggöra en ökad *livskvalitet* för invånarna (Gjøvik kommune, 2013, p. 6). Ringsaker kommun såg närheten till omkringsliggande kommuners arbetsmarknader och Osloregionen som en viktig förutsättning för kommunens roll som attraktiv "*bokommun*" (Ringsaker kommune, 2006, p. 1) medan Nittedal framhöll hur närheten till både huvudstaden och rekreation bidrog med viktiga kvaliteter för invånarna (Nittedal kommune, 2015, p. 2). I liknande fall framförde Lunner kommun att närheten till Oslo såväl som till naturen bidrog till ett "gott liv" för de egna invånarna. Med andra ord verkar tecknet *livskvalitet* (*no. det gode liv*) knyta an till tecknet *närhet* vilket speglar en särskild föreställning om att invånarnas livskvalitet inte nödvändigtvis behöver skapas innanför kommunens gränser. Det ger också en indikation på att kommuner inom regioner är beroende av varandra, något som står i direkt antagonism till diskursen om konkurrens som en fråga om endogena krafter där kommunen som lokal enhet för skapandet av social sammanhållning och gemenskap betonas. Denna diskurs kan därför kopplas till en önskan om polycentrisk struktur.

Utifrån citaten i resultatkapitlet och övrig empiri kan ekvivalenskedjan i denna diskurs konstrueras på följande sätt:

närhet – attraktiv boendekommun – invånare - livskvalitet

Eftersom tecknet närhet även cirkulerar i andra diskurs kan den pekas ut som en flytande signifikant. Den är också det mest övergripande tecknet i denna diskurs vilket gör just *närhet* till nodalpunkt.

6.5 Summering

Genom att studera empirin med hjälp av de diskursteoretiska begreppen har jag kunnat identifiera fyra huvudsakliga diskurser som tillsammans redogör för det regionala perspektivets artikulation i norska samfunnsplaner. Dessa utgörs av (1) diskursen om konkurrens med underrubrikerna (a) konkurrens som en fråga om endogena krafter (b) konkurrens som en fråga om exogena krafter (2) diskursen om pendling med underrubrikerna (a) pendling som en fråga för kommunen och (b) pendling som en fråga för individen, (3) diskursen om samarbete och (4) diskursen om närhet för ökad livskvalitet. I diskursteoretiska termer utgör de *diskursordningen* (Winther Jørgensen & Phillips, 2000).

Utifrån Laclau och Mouffes terminologi får tecknen i diskurserna sin betydelse genom nodalpunkterna konkurrens, pendling, samarbete och närhet. I diskurserna förekommer också tecken som "vandrar", så kallade flytande signifikanter. *Näringsutveckling* är ett sådant då det återkommer i diskursen om konkurrens, pendling och samarbete. *Närhet* förekommer

i diskursen om konkurrens som en fråga om exogena krafter och i diskursen om närhet för ökad livskvalitet där den också är nodalpunkt. Att tala om närhet när det gäller det regionala perspektivet på kommunal nivå kan i med andra ord i ett avseende syfta på konkurrens för att i ett annat avseende handla om livskvalitet.

Det diskursiva fältet innehåller även tecknen attraktiv boendekommun, livskvalitet, nätverk, kontakt, grannkommun, besvärande pendling, förbättrade transporter, reducerade restider, potential, arbetskraft, infrastruktur, kommunikationer, tillgänglighet, marknadsföring, profilering, identitet, unik, stolthet och gemenskap. I ett försök att dela upp tecknen under de två teoretiska dimensionerna *kommunens förhållningssätt till regionen* som svarar på frågan *varför* och *mål och styrning* som svarar på frågan *hur*, blir det aningen lättare att urskilja huruvida de abstrakta principerna och visionerna följs åt av effektiva handlingsstrategier enligt figur 6.5. Matrisen visar hur samfunnsplanerna främst behandlar visionära och abstrakta idéer om regionförstoring och regional utveckling. Tecknen står utan inbördes ordning.

Kommunens förhållningssätt till regionen – varför?	Mål & Styrning – hur?
Gemenskap	(förbättrade) Kommunikationer
Konkurrens	Marknadsföring
Identitet	Reducerade restider
Profilering	Förbättrade transporter
(ökad) Pendling	Infrastruktur
Nätverk	Kontakt
(ökad) Arbetskraft	
Näringsutveckling	
Samarbete	
Nätverk	
Stolthet	
Närhet	
Attraktiv boendekommun	
(skapa) Livskvalitet	
Besvärande pendling	
Tillgänglighet	
Konkurrenskraft	
Befolkningsutveckling	

Figur 6.5. Baserat på de identifierade tecknen visar matrisen de föreställningar som finns om visionära strategier (varför?) och hur dessa strategier bör följas upp genom konkret handling (hur?).



7. DISKUSSION OCH REFLEKTION

Vad som återstår av denna studie är att sammanfatta det hittills sagda genom att skissa några tänkbara svar på de fyra frågeställningar som studien har grundat sig på. Avslutningsvis reflekterar jag även över metodens användbarhet och föreslår ett antal forskningsfrågor för vidare forskning.

7.1 Resultatdiskussion

Syftet med den föreliggande studien var att studera det regionala perspektivets konstruktion i norska samfunnsplaner för att komma underfund med självklarheter som skapats genom språkets makt. De övergripande målen var att förbättra den regionala planeringen på statlig nivå genom att generera förståelse för det kommunala meningsskapandet, men också att belysa den hittills åsidosatta frågan om makt inom planering.

Min inledande ambition var att analysera hur begreppen region och regional utveckling används i kommunala samfunnsplaner eftersom jag under sommaren 2015 identifierat dem som självklara begrepp i statliga dokument och rapporter. En initial sökning på region* med syfte att plocka ut de textstycken som innehöll någon form eller böjning av ordet (t.ex. *regionförstoring*, *regionplanering*, *regional utveckling*) visade sig ge mycket få resultat oavsett samfunnsplanernas sidantal eller kommunens storlek och geografiska läge i regionen. De resultat som ändå kunde fås av en sådan sökning klarade inte av att ringa in det regionala perspektivet på ett nöjaktig sätt. Att förhållningssättet till det regionala perspektivet inte domineras av tecknet *regional utveckling* eller överhuvudtaget tecknet *region* anser jag vara en av de mest intressanta upptäckterna med detta arbete. Det tyder på att kommunerna (1) antingen har svårt att förhålla sig till begreppen eller (2) att de redan konkretiserat ned dem till mer tillämpningsbara begrepp. Alla de 18 studerade samfunnsplanerna ger till trots uttryck för en grundläggande medvetenhet kring det regionala perspektivets angelägenhet för den enskilda kommunen genom att exempelvis redogöra för sitt geografiska läge i förhållande till andra kommuner eller betona närliggande knutpunkter och noder. Resultatet pekar med andra ord på att begreppen *regionförstoring* eller *regional utveckling* sällan får "stå för sig själva" utan vävs istället in under andra ämneskategorier. Jag vill mena att det visar på omfattningen av den regionala perspektivet och följdaktigen behovet av en fortsatt holistisk och bred regional planering.

Genom att analysera de 18 samfunnsplanerna har jag kunnat identifiera fyra diskurser som tillsammans utgör diskursordningen kring det regionala perspektivet. I förra kapitlet redogjorde jag med andra ord för uppsatsens första frågeställning, *hur diskursen om det regionala perspektivet i norska samfunnsplaner konstrueras*. Tecknen artikulerades till nodalpunkterna *konkurrens*, *pendling*, *samarbete* och *närhet* vilka speglar de rådande normerande idéer kring det regionala perspektivet som cirkulerar i norska samfunnsplaner och tillför diskursen en viss betydelse.

Studiens andra frågeställning gällde *hur abstrakta principer och visioner backas upp av konkreta handlingsstrategier*. Genom att sammanfatta de identifierade tecknen i en matris, figur 6.5, blev det tydligt att samfunnsplanerna främst handlar om abstrakta idéer som besvarar frågan *varför* på kommunnivå, men också att de flesta handlingsstrategierna handlar om exogena faktorer.



Figur 7.1: De fyra identifierade diskurserna om konkurrens, pendling, samarbete och närhet.



Vad gäller diskursiv kamp är målet som tidigare nämnt att etablera hegemoni, det vill säga *avsaknaden* av kamp. Först då nås en politisk enighet kring verkligheten och hur den bör förstås (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, pp. 13, 43). När det gäller studiens tredje frågeställning, *om det finns en hegemonisk förståelse för regional utveckling och regionförstoring där vissa diskurser är överordnade andra*, framkom framför allt enighet kring infrastrukturens betydelse och en allmän uppfattning om pendlingens förmåga att främja näringsutveckling. Att infrastrukturens satsningar som förbättrar närhet automatiskt skapar konkurrenskraft, pendlingsbenägenhet, befolkningsväxt och tillväxt kan vara ett uttryck för hegemoni, eller vad Burr benämner för självklarhet (Winther Jørgensen & Phillips, 2000). I diskurserna förekom även meningsmotsättningar, där det exempelvis pågick en diskursiv kamp om *vems* intressen som ska tillgodoses vid pendling. Det fanns även vissa meningsmotsättningar kring kommunens roll ur ett regionalt perspektiv. I teori- och kunskapsöversikten lyftes diskussionen om kommunal konkurrens eller samverkan i förhållande till governance, där bland annat Sanandaji (2013) och Johansson & Khakee (2008) menade att demografins utveckling inneburit att kommuner tvingas tävla om medborgare, samtidigt som Porter (1990) menade att den nordiska, inlärda förmågan att samverka "elimineras den gnista av konflikt som är så viktig för många typer av innovation". Resultatet visar att såväl konkurrens som samarbete förekommer men också att kommunerna uttrycker en indirekt önskan om oberoende genom en stark kommunenhet och en utpräglad vi-mot-dem-känsla.

Vad "gör" då dessa olika konflikter och diskurser med oss som planerare? Ur ett diskursivt perspektiv bidrar inte bara idéerna till vår verklighetsuppfattning utan kommer även påverka den typ av politik som kommer bedrivas i det fortsatta planpolitiska arbetet. På så vis representerar självklarheterna övertygelser som i sin tur kan fungera begränsande och leda till att viktiga frågor aldrig ställs eller medvetet förbises (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, p. 20).

Överlag saknas diskussioner om intressekonflikter i samfunnsplanerna och jämbördiga alternativ för lyser med sin frånvaro. Genom att leta mellan raderna och belysa vad som inte har fått ta plats utifrån teori- och kunskapskapitalet kan den fjärde frågeställningen inkorporeras, *hur kan maktfrågan knytas an till den rådande identifierade diskursordningen? Finns det tecken på tankekontrollerande och identitetsskapande makt i planerna?*

Diskussionen om socialt utanförskap till följd av pendling är ett exempel på tema som inte förekommer i samfunnsplanerna. Genom att kommunerna uttrycker sig visionärt begränsas dagordningen och den abstrakta inriktningen tränger undan den mer konkreta problematiken. Även om jag kunde identifiera deldiskursen pendling som en fråga för individen handlade det snarare om själva resan och inte de effekter som pendling skulle kunna ha på social hållbarhet (jfr Boverket, 2005; Gil Solá, 2013; Gerometta, 2013). Att flera kommuner parallellt uttryckte en önskan om att behålla service, tjänster och skola inom kommunen genom

samarbete och nätverk kan emellertid tolkas som en motreaktion till den ökade rörligheten och osäkerheten som platsens minskade betydelse kan innebära (jfr Boverket, 2005, s. 13). Genom att tillgängligheten för de som inte har tillgång till bil begränsas, befäster betydelsen av infrastrukturen genuspräglade strukturer som i sin tur bidrar med en komplex maktdimension. Att könssegregering och genusfrågor inte nämndes i någon av planerna talar för en ambition till "könsneutralt" förhållningssätt som kan tyda på ren okunskap eller handla om kommunens ambition att vara "generell" i sin framtoning (jfr Gil Solá, 2013; Ansvarskommittén, 2007). Det finns därmed en tendens att kommunernas förhållningssätt till "besvärande pendling" leder till politiska beslut om förbättrade transporter och bortser från eventuella oangelägenheter som livsstilen innebär. Det kan på sikt tvinga invånare att anpassa sina vardagliga rörelsemönster efter en geografisk polarisering (Gerometta et al., 2005, p. 2007). På så vis frånser samfunnsplanerna faktumet att hög rörlighet inte automatiskt innebär större valfrihet vilket är ett exempel på tankekontrollerande makt där den ekonomiska hållbarheten står överordnad den ekologiska och sociala.

7.2 Slutsats

Den identifierade diskursordningen tyder på att det regionala perspektivet är abstrakt och komplext men ändå relativt likartat i de 18 analyserade samfunnsplanerna. Det har framkommit att det regionala perspektivet handlar om konkurrens, pendling, samarbete och pendling utifrån både positiva och negativa aspekter. Analysen visar med andra ord hur de teoretiskt eleganta begreppen *regional utveckling* och *regionförstoring* vävs in i såväl endogena som exogena utvecklingsversioner vilket gör att begreppen enbart kan identifieras och förstås genom mer konkreta "symptom" (jfr Rittel & Webber, 1973).

Medvetenheten om det regionala perspektivet utkristalliserar sig tidigt i planerna men visar också på meningsskiljaktigheter vad gäller kommunens roll. Å ena sidan framställs den egna kommunenheten som viktig, å andra sidan är kommunen ytterst beroende av omkringliggande kommuner. Det förekommer normativa idéer om infrastrukturens förmåga att bidra till rörelse som i sin tur leder till näringsutveckling eller hur gemenskap och stolthet inom kommunen leder till konkurrenskraft. Analysen tyder också på att de konkreta handlingsstrategier som förekommer i planerna framför allt handlar om exogena utvecklingsprocesser.

Genom ett främst abstrakt förhållningssätt till rörelse och närhet betonas allmänna intressen framför individuella intressen i planerna vilket gör att de förefaller okritiska till de konkreta effekter som regional utveckling kan få för invånare. Studien visar därmed tecken på tankekontrollerande makt där fokus ligger på ekonomisk tillväxt snarare än social eller ekologisk utveckling. Det gör också att den fysiska planeringen som i teorin är så allomfattande ges en ganska ensidig betydelse i regionala sammanhang. Av samfunnsplanerna att döma,



kommer den fortsätta utvecklingen av kommunerna längs Gjøvikbanen handla om förmågan att förhålla sig till konkurrens och att skapa den, öka och tillvarata pendlingspotentialen, bedriva mellankommunalt samarbete genom nätverk och skapa närhet för att öka invånarnas boendekvalitet.

7.3 Metodkritik och reflektioner kring studiens användbarhet

Inledningsvis beskrev jag samhällsplanering som en mer eller mindre god användning av ord och tankar med syfte att leda till kloka åtgärder. Traditionellt har planeringsforskning handlat om att hitta de kloka åtgärderna inför framtida applicering och inte så mycket om hur de är, hur de beskrivs eller hur de kommuniceras. Statsvetare Evert Vedung (2006) menar att det beror på en traditionellt stark tilltro till den offentliga verksamheten som vunnit acceptans genom "vackert tal om ädla principer, bästa avsikter och höga mål" - språkets makt, med andra ord. Det ger skäl till vad Ringström (2014) benämner en studie av "andra ordningens teori", vars objekt i detta fall är kommunala samfunnsplaner. Eftersom de påståenden som finns i dokumenten påverkar människors tolkningar kan de ses som makttredskap. Min genomgående ambition med uppsatsen har varit att belysa hur kommuner förhåller sig till det regionala perspektivet för att *komma underfund med* makt istället för att försöka finna ut hur vi *bör* planera (*skapa* makt). Diskursanalys är ett tillvägagångssätt som passar bra till en sådan frågeställning och visat sig fruktsamt som både perspektiv och verktyg.

I retrospekt finns det dock skäl till diskursanalysens rykte som "besvärlig". Med ett stort material har det varit en nästintill omöjlig utmaning att välja ut representativa stycken att presentera för läsaren som ska kunna bidra med samma informationsunderlag som jag själv fått ut av de 18 samfunnsplanerna. Det har exempelvis inte funnits utrymme att redogöra för de sammanhang textstyckena klippts ut från, vilket undergräver styckenas "relation till omgivningen". Att begreppen regional utveckling och regionförstoring inte förekommit i samfunnsplanerna har också försvårat arbetet med att ringa in det regionala perspektivet. Genom att förlita mig på teori- och kunskapsöversikten begränsas jag till de ämnen som behandlas där. Inte ens i det genomarbetade, färdigställda arbetet är det därför hundra procent säkert att alla dimensioner och perspektiv har fått utrymme. Det ställer höga krav på läsarens kritiska ögon.

Kritiken på diskursanalysen som metod ger skäl till en reflektion över andra, likvärdiga metoder som på likartat sätt skulle kunnat beskriva det som försiggår i den fysiska planeringen. Allra närmast ligger innehållsanalysen, vilken likt diskursanalysen bygger på texter och deras innehåll, mening och makt. Bergström och Boréus skiljer dem åt genom att dela in det skrivna ordet i två huvudfunktioner. Innehållsanalysen fokuserar mer på innebördsfunktionen vilket *uttrycker* någonting medan

diskursanalysen fokuserar på den interpersonella funktionen, som används för att *påverka någon eller något* (Bergström & Boréus, 2000, p. 16). Det finns flera närliggande textanalyseringsmetoder, som till exempel idéanalys, etnometodologi och lingvistisk analys, men eftersom diskursanalysen lägger störst vikt vid kommunikationens handlingsaspekt vill jag mena att den är mer intressant i förhållande till studiens frågeställning. Utvärdering eller uppföljning är två andra exempel som skulle kunna redogöra för den regionala utvecklingens effekt på samhället, men de är mer praktiskt inriktade och värderande. Det har gjort att till och med utvärderingsforskarna själva brottas med frågor som "*vad* ska anses lyckat?" eller "*vem* ska bestämma när någonting är lyckosamt?" Utifrån det vill jag mena att valet av diskursanalys kan stödjas, eftersom den inte handlar om att *värdera* aktiviteten utan istället objektivt studera den.

Att diskursanalysen inte syftar till att värdera prestationer gör att den heller inte ges så stort utrymme för diskussioner om diskursernas innebörd eller de bakomliggande drivkrafterna. Även om det aldrig var målet med detta arbete kan det ses som en limitation av studiens praktiska *användbarhet*. Det bidrar med en oundviklig följdfråga – vad ska resultatet i denna studie egentligen kunna bidra med?

Ett av de övergripande målen var att förbättra den regionala planeringen på statlig nivå genom att generera förståelse för det kommunala meningsskapandet. Framförallt anser jag att resultatet inbjuder till en diskussion om det kommunala förhållningssättet och hur kommunen kommunicerar sina övertygelser genom kommunala plandokument i termer om identitetsskapande och tankekontrollerande makt. Denna studie kan därmed fungera som diskussionsunderlag både inom kommunal och statlig nivå, men kanske framför allt dessa nivåer emellan.

Den som törs "gå bakom" diskursen skulle kunna se de identifierade problemen som symptom av regional utveckling (jfr Rittel & Webber, 1973, s 165). (Rittel & Webber, 1973, p. 165). Resultatet kan på så vis belysa hur kommuners problematisering av "besvärande pendling" (Gran kommune, 2015, p. 9; Lunner kommune, 2014, p. 8) kan vara kritik mot kommunal konkurrens, som i sin tur är en kritik mot regionförstoring. Genom att blottlägga dessa kedjor av problem och lösningar kan utmaningarna lättare förstås och bemötas på flera olika nivåer. Med andra ord har den viktigaste upptäckten utifrån ett statligt perspektiv varit hur kommuner inte talar om regional utveckling i termer om regionförstoring, utan i termer om konkurrens, pendling, samarbete och närhet. På så vis tydliggörs de meningsmotsättningar som kan skapa innehållsmässiga förskjutningar i politiken och planeringens syfte. Med det sagt, vågar jag påstå att diskursanalysen är ett rimligt, om inte mycket passande, analysverktyg av texter i vår bransch.



7.4 Förslag till vidare forskning

Insikten att vår kunskap alltid är ofullkomlig och tillsammans med planeringens obefintliga "stoppregel" där frågeställningar alltid kan göras mer omfattande har detta arbete bidragit med en rad intressanta frågeställningar. De har dock legat utanför studiens avgränsning och får istället fungera som förslag för vidare studier.

Att fortsätta på det diskursanalytiska spåret genom att enbart ändra små parametrar i uppsatsens avgränsning skulle kunna ge ett annorlunda resultat, både mer omfattande eller mer avgränsade. Det är ett ganska givet men intressant alternativ att rikta in sig på en av de identifierade diskurserna utifrån ett bredare källmaterial. Profilerings och hur kommuner väljer att lyfta fram vissa kvaliteter fångade mitt eget intresse där en fördjupning på kommunal nivå med koppling till globalisering och decentralisering vore en intressant studie. En annan intressant inriktning vore att undersöka fler eller andra kommunikationssignaler - i denna studie ligger all fokus på det skrivna ordet, men tal utgör också handlingar som illustrerar makt. Det anger skäl nog att komplettera studierna med exempelvis intervjuer med invånare, politiker eller planerare och utforska hur andra diskursiva inriktningar²⁶ skulle kunna bidra med andra resultat.

Vad gäller ämnet som sådant skapar diskursanalysen genom sin teori och metodik tydliga begränsningar i fråga om orsaker och anledningar. Jag valde själv att delvis frånga Laclau och Mouffes strikta regel om att inte "gå bakom" diskursen, men det vore mycket intressant att helt lämna den diskursiva inriktningen för att angripa det regionala perspektivet utifrån en retorisk metodik snarare än diskursiv. Men den uppgiften lämnar jag med glädje över till någon annan!

²⁶ Exempelvis diskurspsykologin eller Faircloughs kritiska diskursanalys (Winther Jørgensen & Phillips, 2000).

KÄLLFÖRTECKNING

Trycka källor

ALBRECHTS, L., 2014

Strategic (spatial) planning reexamined.
Environment and Planning B: Planning and Design.
Volym 31, ss 743-758

ALIJAGIC, D., 2013

Effekterna av regionförstoring efter infrastrukturprojekt på inkomstskillnader?
Stockholm: Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.

ALLMENDINGER, P., 2009

Planning Theory. Hampshire: Palgrave MacMillan

AMCOFF, J., 2007

Regionförstoring – idé, mätproblem och framtidsutsikter. Uppsala: Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet

ANSVARSKOMMITTÉN, 2007

Regional utveckling och regional samhällsorganisation
Stockholm

BANVERKET, 2009

Järnvägen i samhällsplaneringen. Banverket

BELZER, D. & AUTLER, G., 2002

Transit Oriented Development: Moving from Rhetoric to Reality. The Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy.

BERGSODDEN, R., 2014

Den nye Mjøsregionen. *Hamar Arbeiderblad AS*, 11 juni 2014

BERGSTRÖM, G. & BORÉUS, K., 2000

Textens mening och makt. Studentlitteratur Lund

BOVERKET, 2005

Är regionförstoring hållbar? Karlskrona: Boverket

BOVERKET, 2014

Samband mellan det regionala tillväxtarbetet och kommunens översiktsplanering. Karlskrona: Boverket.

BÖRJESSON, M. & PALMBLAD, E., 2007

Diskursanalys i praktiken. Liber

DAHL, C., 2013

Blir det bättre att leva i en region med fler kärnor?
STAD, 2 december 2013

DAHLSTRAND, A., ET AL., 2013

Det urbana stationssamhället. Göteborg: Mistra Urban Futures.

DENSCOMBE, M., 2009

Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskapen. Lund: Studentlitteratur AB

EDLING, J., 2013

Tillväxtens regionala logik. *Behövs regioner?*
Reglab, i samarbete med Sveriges Kommuner och Landsting, ss. 13-26

EDVARDESEN, M., 2015

Om kommuneplanlegging. Ås: NMBU

EHINGER BERLING, Å., 2006

Samhällsplanering i vilken geografi? i: G. Blücher & G. Graninger, red. *Planering med nya förutsättningar: Ny lagstiftning, nya värderingar*. ss. 71-89

FLYVBJERG, B., 2002

Bringing Power to Planning Research
Journal of Planning Education and Research, ss. 353-366

FLYVBJERG, B., 2003

Fem missförstånd om fallstudieforskning.
Stadsvetenskaplig Tidsskrift, ss. 185-206

FLYVBJERG, B., 2007

Megaproject Policy and Planning: problems, Causes, Cures Aalborg: Institut for Samfundsudvikling og Planlægning

FRIEDMANN, J., 1998

Planning theory revisited. *European Planning Studies*, 6(3), ss. 245-253

- GEROMETTA, J. et al. 2005. Social innovation and civil society in urban governance: Strategies for an inclusive city. *Urban Studies*, 42(11), ss. 2007-2021.
- GIL SOLÁ, A., 2013
På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling. Göteborg: Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.
- HALL, P., 1998
The City of Theory. i: Cities of tomorrow. Blackwell Publishers, ss. 383-396
- HAUGRØNNING, B. ET AL., 2011
Planlegging, vern og utbygging. En introduksjon til plan- og bygningsloven.
- HUSABØ, H. K. & JOHANSSON, S. L., 2015
Utbygging av Gjøvikbanen, virkninger på regional utvikling Oslo: Jernbaneverket
- JOHANSEN, S., 2009
Sentraliseringens pris. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning, NIBR
- JOHANSSON, M. & KHAKEE, A., 2008
Etik i stadsplaneringen. Malmö: Studentlitteratur AB.
- KMD, 2015
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Oslo
- LEE, Y.-S. ET AL., 2009
Endogenous versus exogenous development: a comparative study of biotechnology industry cluster policies in South Korea and Singapore. *Environment and Planning: Government and Policy* Volym 27, ss. 612-631
- LYNCH, K., 1984
Good City Form. MIT Press
- NEUMAN, I. B., 2003
Mening, materialitet, makt. Studentlitteratur, AB
- NIVI ANALYSE, 2014
Kartlegging av plankapasitet of plankompetanse i kommunene. Oslo: KS
- NORDISKA MINISTERRÅDET, 1993
Regional utveckling i Norden. Nordiska ministerrådet
- NORDREGIO, 2006
Polycentrisk stadsutveckling ur ett europeiskt och nordisk perspektiv. Stockholm
- PATTON, M. Q., 1990
Qualitative Evaluation and Research Methods. SAGE Publication
- PORTER, M. E., 1990
The comparative advantage of nations. New York
- RABE, O., 2013
Mobilitet och tillgänglighet i ständig omvandling. Malmö Stads hantering av rörlighetens förändringar och förutsättningar. Malmö: Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi.
- REGERINGSKANSLIET, 2015
En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020. Stockholm
- REGIONPLANE- OCH TRAFIKKONTORET, 2007
Begrepp inom regional utveckling Stockholm: Stockholms Läns Landsting
- REJLERS AS, 2015
Rapport- mulighetsstudie Gjøvikbanen. Oslo: Oppland Fylkeskommune.
- RIENECKER, L. & STRAY JØRGENSEN, P., 2006
Att skriva en bra uppsats.
- RITTEL, H. & WEBBER, M., 1973
Dilemmas in General Theory of Planning. *Policy Sciences*, Vol 4, No. 2, ss. 155-169
- RINGSTRÖM, J., 2014
Diskursanalys: En analys av andra ordningen eller en andra rangens analys?. I: J. Thelander, red. *Den metodologiska labyrinten*. Kristianstad: Högskolan Kristianstad, ss. 113-126.
- SÆTHER, B., 2014
Regional utvikling i Norge II. Oslo

SAMFERDSELDEPARTEMENTET, 2014
Nasjonal transportplan 2014-2023. Oslo

SANADAJI, N., 2013
Krympande eller växande städer?
Reforminstitutet

SKL, 2008
Pendlare utan gränser. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting

VEDUNG, E. 2006
Utvärdering som megatrend, gigatrend och fyra böljor

WINTHER JØRGENSEN, M. & PHILLIPS, L., 2000
Diskursanalys som teori och metod.
Studentlitteratur Lund

WREDER, M., 2005
I omsorgens namn. Karlstad: Karlstad University Studies

Elektroniska källor

JERNBANEVERKET, 2011
Hva innebærer en KVVU-prosess?
Tillgänglig på:
<http://www.jernbaneverket.no/prosjekter/inter-city-/prosjektartiklar1/konseptvalgutredning-KVVU/>
[Använd den 9 december 2015]

JERNBANEVERKET, 2015
Gjøvikbanen
Tillgänglig på:
<http://www.jernbaneverket.no/jernbanen/banene/gjovikbanen-status-planer-og-muligheter>
[Använd den 10 februari 2016]

MITTUNIVERSITETET, 2010
Endogen och exogen utveckling
Film, tillgänglig på:
<http://mutube.miun.se/video/233/>
Endogen+och+exogen+utveckling [Använd den 23 februari 2016]

NRK, 2014
Bli med Norges tregeeste tog - minutt for minutt

Film, tillgänglig på: <http://www.nrk.no/ho/norges-tregeeste-togstreking-1.11599693> [Använd den 4 april 2016]

REGJERINGEN, 2015
Prop. 95 S (2013-2014), Kommuneproposisjonen
Tillgänglig på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Prop-95-S-20132014/id759298/?ch=1&q=>
[Använd den 15 februari 2016]

SSB, 2007
Sentralisering – årsaker, virkninger og politikk.
Tillgänglig på: <https://www.ssb.no/offentlig-sektor-/artikler-og-publikasjoner/centralisering-aarsaker-virkninger-og-politikk>
[Använd den 9 februari]

TELEMARKSFORSKNING, 2015
Regional utvikling.
Tillgänglig på:
<https://www.telemarksforskning.no/fag/detalj.asp?gID=REI> [Använd den 5 februari 2016]

Samfunnsplaner

Eidsvoll kommune, 2011
Kommuneplan 2011-2022

Elverum kommune, 2010
Elverum mot 2030

Gjøvik kommune, 2013
Langtidsplan, Kommuneplanens samfunnsdel

Gran kommune, 2015
Kommuneplanens samfunnsdel

Hamar kommune, 2010
Kommuneplanens samfunnsdel 2010-2022

Hurdal kommune, 2010.
Hurdal kommuneplan 2010-2025

Jevnaker kommune, 2014
Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2024

Lillehammer kommune, 2014
Kommuneplan for Lillehammer Samfunnsdel 2014-2027

Lunner kommune, 2014
Kommuneplan 2013-2024, samfunnsdelen

Nannestad kommune, 2013

Nittedal kommune, 2015
*Nittedal kommune – der storby og Marka møtes,
kommuneplan 2015-2027*

Nordre Land kommune, 2012
Kommuneplan 2012-2020

Ringsaker kommune, 2006
*KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL
RINGSAKER KOMMUNE 2006-2010 (2018)*

Stange kommune, 2014
Kommuneplan – Samfunnsdel 2014-2026

Søndre land kommune, 2014
*Søndre land – levende og landlig,
kommuneplanens samfunnsdel, 2014-2026*

Vestre Toten, 2008
*Kommuneplan for Vestre Toten Kommune
Landsiktig del 2008-2019*

Østre Toten, 2015
Kommuneplan 2016-2028 – samfunnsdelen

